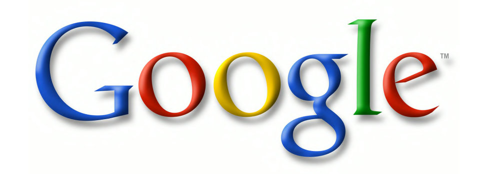
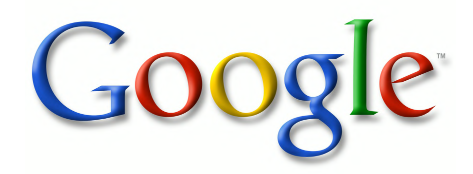
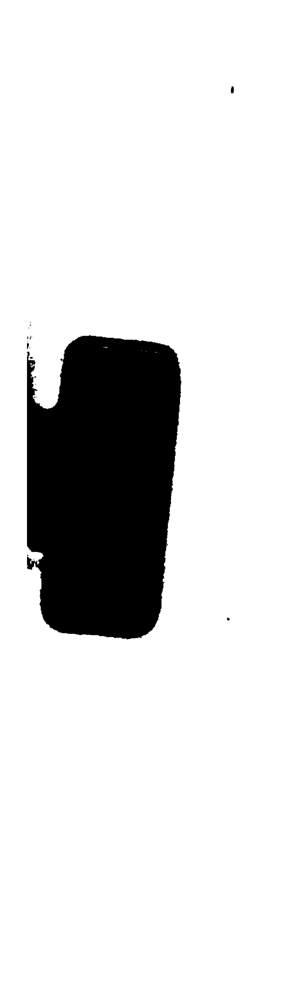






KAT
Novo y

CUARTO CONGRESO INTERNACIONAL DE AMERICANISTAS.

RAMO DE HISTORIA.—TEMA VI.

SOBRE LOS VIAJES APÓCRIFOS

DE

JUAN DE FUCA

Y DE

LORENZO FERRER MALDONADO.

RECOPILACION Y ESTUDIO

POR

D. PEDRO DE NOVO Y COLSON,

TENIENTE DE NAVÍO,

ACADÉMICO CORRESPONDIENTE DE LA REAL DE LA HISTORIA, ETC.

CONTIENE TAMBIEN ESTE LIBRO LA DISERTACION DEL MISMO AUTOR

TITULADA

ÚLTIMA TEORÍA SOBRE LA ATLÁNTIDA.

MADRID:

IMPRENTA DE FORTANET,

CALLE DE LA LIBERTAD, NÚM. 29.

1881.

1. on
2. oh
3. h.

A H

SOBRE LOS VIAJES APÓCRIFOS

DE

JUAN DE FUCA Y LORENZO MALDONADO.

Congreso Internacional de Americanistas. — Madrid, 1881. — *Junta Organizadora.* — Número 16. — La Junta Organizadora del Congreso Internacional de Americanistas de Madrid que ha de reunirse en Setiembre de 1881, deseosa de su mayor lucimiento, ha acordado solicitar el valioso concurso de V. y rogarle que se sirva dedicar al referido Congreso alguno de sus importantes estudios sobre el Continente descubierto por Colon. — Dios guarde á V. muchos años. — Madrid 3 de Febrero de 1880. — C. El Conde de Toreno. — Cesáreo Fernandez Duro, Secretario general. — *Sr. D. Pedro de Novo y Colson.*

JUAN DE FUCA.

¿Son apócrifos los viajes de Juan de Fuca y de Maldonado? Este es uno de los temas elegidos por la Junta organizadora del Congreso de Americanistas, acaso porque ha creido conveniente y aún necesario que Europa conozca de un modo preciso el criterio de nuestro país acerca de esos dos navegantes misteriosos tan combatidos como apadrinados.

Y de no ser así, ¿qué otra idea hubiera guiado á la Junta organizadora? ¿La esperanza de que un bibliófilo sacara á luz nuevos y preciosos manuscritos sobre el asunto? No, porque se tiene el convencimiento material de que no existen entre los ya mil veces rebuscados archivos de la Península. ¿Entónces, será que solicite de las otras naciones datos probables é ignorados con que completar su estudio, disipar sus dudas y emitir su tésis? Tampoco es posible, porque de antiguo formularon dictámen sobre ello sabios eminentes é ilustres marinos

interesados por honra nacional y por respeto propio en exponer verdades y argumentar con pruebas.

Faltaba, sin embargo, que todas estas juiciosas opiniones fueran más conocidas, pues ciertos geógrafos imaginan aún que los españoles han creado fantásticos personajes que realizaron increibles navegaciones. ¡Cómo si tan escasos fueran nuestros timbres en la historia de los descubrimientos! Creemos, pues, que bajo este punto de vista es de mucha oportunidad el tema VI sometido á discusion y exámen, así como el que nuestro trabajo debe reducirse á reproducir con exactitud lo más curioso que se ha escrito sobre los problemáticos viajes de Juan de Fuca y de Maldonado, comentarlos lo mejor posible y hacer constar en definitiva ante el Congreso de Americanistas cuál ha sido siempre la opinion de los doctos españoles. Desgraciadamente ocurre que las refutaciones más notables de estos doctos no son bastante conocidas, y en cambio gozan de gran publicidad relatos absurdos que por emulacion poco noble han inventado gentes extrañas.

Hacía falta, repetimos, un libro que remediara esta injusticia y que recopilando en sus páginas todo lo conocido y lo ignorado, todo lo coleccionado y lo disperso, todo lo inédito y lo publicado, sirviera de perpetuo testimonio, ó de punto de partida, si se quiere, para aquellos historiadores que en lo sucesivo mencionen á los citados navegantes.

Consecuentes en este propósito daremos á conocer

primero todo lo relativo á Juan de Fuca comenzando por la exposición de su viaje, segun la escribe el inglés Miguel Lok y que copia Purchas sin comentarios. El capitan Burney lo intercala también en sus *Viajes al mar Pacífico* y añade algunas apreciaciones favorables.

Dice así en su capítulo VIII del tomo II.

«Los imperfectos informes concernientes á todo asunto que excite mucho la pública atención, deben siempre ser orígen de diversas y abundantes conjeturas; y de estas á la fábula hay muy poca distancia. Esto se demuestra en cuanto á las muchas relaciones y descripciones circunstanciadas que se dice haber sido hechas de una libre navegacion por el Norte de América, las cuales han circulado sucesivamente desde el primer intento para verificarlo hasta nuestros dias. La última parte del siglo décimosexto fué un período por extremo favorable para estas relaciones ficticias, á lo cual contribuyó mucho, sin duda, el gran interés que inspiraban los viajes de Sir Martin Frobisher y del capitan John Davis. En algunos de estos relatos, aparece lo fabuloso mezclado con algo de verdad, que hace necesaria la investigación.

»El supuesto descubrimiento del Estrecho de Anian por Corte Real, ocasionó la creencia de un paso por el Norte de América, conjetura muy probable que estaba fundada sobre un descubrimiento efectivo.

»En seguida aparece una relación que de ningún modo

es digna de respeto, la cual atribuia el descubrimiento de un paso á Andrés de Urdaneta; y el orígen de tal creencia parece ser el haber encontrado entre los papeles de éste algunas opiniones concernientes á la existencia de un Estrecho del Norte, ocasionadas por el relato de un pasaje que habia sido descubierto por los franceses hácia el año de 1554.

»En 1574, un piloto llamado Juan Fernandez de Ladrillero, habitante de Nueva España y de más de sesenta años de edad, hizo una declaracion testimoniada cuyo original se conserva en los archivos españoles. Esta declaracion refiere que existia un estrecho de comunicacion á unas ochocientas leguas de Compostella: que fué con otros compañeros á hacer su descubierta dentro de él, y que él mismo desembocó en donde los ingleses iban á pescar (á la parte oriental).

»No ménos formalmente se da una cuenta, insertada en el Purchas, suscrita con el nombre del relator, que se llama Thomas Cowles, de Bedmester, en Somersetshire y fechada en Abril de 1579. Cowles dice que recibió informes de un Martin Chack, marinero portugues, haciendo constar que unos doce ó veinte y cuatro años ántes (porque el tiempo está expresado de un modo oscuro) el mismo Chack en un pequeño buque de 80 toneladas de carga, encontró un camino desde las Indias Portuguesas al través del Golfo de Newfoundland, el cual creia que estaba en latitud á los 59° N.

» De la misma naturaleza que las anteriores es la relacion de una descubierta que se dice haber sido hecha por Lorenzo Ferrer Maldonado, el cual pretende que efectuó un viaje desde Lisboa á la costa de Labrador, en el año de 1588, y encontró un estrecho por donde la navegacion de España para China podia efectuarse en tres meses.

» En la cuenta del viaje del capitan James Lancaster, emprendido por la Compañía Inglesa de las Indias, año de gracia 1600—1, hay una carta del dicho capitan Lancaster á sus empleados, escrita durante su retorno á casa, en la cual añade por vía de posdata: *El pasaje para las Indias Orientales demora á los 62° y medio por el Nordeste de la costa Americana.* Esta posdata no parece genuina, porque no tiene la menor conexion en ningun asunto de la carta misma, ni tampoco en circunstancia alguna del viaje, porque este fué trazado y ejecutado por el cabo de Buena Esperanza, tanto para la ida como para la vuelta.

» En 1592, se dice que Juan de Fuca hizo un viaje, saliendo de Nueva España, para el descubrimiento del Estrecho de Anian. Entre las muchas relaciones concernientes á un paso por el Noroeste, que tanto abundaban en el siglo XVI, parece ser la de este viaje la sola de cuya referencia pueda quedar hoy alguna duda; porque las demas, exceptuando el viaje de Corte Real, han sido totalmente destituidas de crédito é importancia por los descubrimientos posteriores. El relato del viaje de Juan

de Fuca ha sido conservado en el Purchas, como tambien objeto de mucha pesquisa, siendo *todavía este punto muy discutible* entre los geógrafos. Lo que sigue está copiado del Purchas, sin alteracion, excepto algunas supresiones de pequeños detalles.

«*Nota hecha por mí, Michael Lok, mayor, respecto al estrecho de mar llamado comunmente* FRETUM ANIAN, *en el mar del Sud, que atraviesa el paso Noroeste de la* META INCOGNITA.

»Cuando yo estaba en Venecia, en Abril de 1596, llegó felizmente allí un viejo de unos sesenta años de edad, llamado vulgarmente Juan de Fuca, siendo su verdadero nombre Apostolos Valerianus, griego de nacion y nacido en Cephalonia, de profesion marinero y antiguo piloto de naves. Este hombre, habiendo salido de España, arribó primeramente á Ligorno, yendo luego á Florencia, en donde se encontró con un John Dowglas, inglés, dispuesto para venir á Venecia á ser piloto de un buque veneciano destinado á Inglaterra, en compañía del cual hizo Fuca el viaje, llegando juntos á Venecia. Y John Dowglas, que ya me conocia de antes, me dió conocimiento de este piloto griego y le trajo á conversar conmigo. En largas conferencias que tuvimos, con presencia de Dowglas, este piloto griego declaró en los idiomas italiano y español, tanto como sigue:

» Primeramente, dijo que habia estado en las Indias Occidentales de España cuarenta años y que habia navegado entre las muchas plazas de allá, al servicio de los españoles.

» Dijo tambien que él iba en el buque español que al volver de las islas Filipinas hácia Nueva España, fué robado y preso en el cabo de California, por el capitan Candish, inglés, en donde el perdió sesenta mil ducados de su propia hacienda.

» Dijo despues que él era el piloto de tres pequeñas naves que el virey de México armó con cien hombres á las ordenes de un capitan, españoles, para descubrir los Estrechos de Anian por toda la costa del mar del Sur y fortificar aquel estrecho con objeto de impedir el paso y diligencias de la nacion inglesa, por temor de que pudiese efectuar dicho paso por aquellos estrechos al mar del Sur. Y que á causa de un motin que ocurrió entre los soldados por la mala conducta de su capitan, se abandonó la empresa, volviendo los buques de California á Nueva España sin haber hecho nada en aquel viaje; y que despues de su vuelta, habia sido castigado el capitan en México por la justicia.

» Tambien dijo, que poco despues de haber acabado tan maldito viaje, el mismo virey de México lo envió otra vez, en 1592, con una pequeña carabela y una pinaza, armadas con marineros solamente, para seguir dicho viaje de descubierta de los estrechos de Anian y el

paso por ellos hasta el mar que llaman del Norte, que es nuestro mar del Noroeste. Y que él siguió su curso en aquel viaje Oeste y Noroeste en el mar del Sur, todo á lo largo de la costa de Nova Spania y California y las Indias llamadas ahora Norte América (cuyo viaje me señaló todo entero en un gran mapa y una carta que yo tenía y que puse ante él) hasta que llegó á la latitud de 47°; y que allí, notando que la tierra corria hácia el Norte y Nordeste con una ancha entrada de mar entre los 47 y 48° de latitud, se entró adentro, navegando por ella más de veinte dias, y encontró que aún la tierra se extendia algo al N. O., N. E. y Norte y tambien hácia el Este y S. E. y con mar mucho más ancho que á la entrada; y que él pasó por diversas islas en aquella navegacion. Y que á la entrada de este referido estrecho, hay en su costa Noroeste un gran promontorio ó isla con un pináculo ó roca en espiral extremadamente alto, como si fuera un pilar sobrepuesto.

» Añadió, que él habia saltado en tierra en diferentes lugares, viendo allí algunas gentes vestidas con pieles de animales y que la tierra es muy feraz y rica en oro, plata, perlas y otras cosas, como la Nueva España.

» Y dijo asimismo que habiendo él llegado de este modo hasta dentro del referido estrecho y despues hasta dentro del mar del Norte, y encontrando que el mar era bastante ancho por todas partes teniendo unas treinta ó cuarenta leguas de anchura en la boca de los estrechos

por donde él entró, pensó que ya habia desempeñado bien su cometido, y que no estando armado para resistir la fuerza de los salvajes que pudieran caer sobre ellos, determinó volver, enderezando el rumbo hácia Nueva España, llegando á Acapulco, año de 1592, y esperando ser recompensado por el virey, por los servicios que hizo en el expresado viaje.

»Tambien continuó diciendo, que despues de entrar en México fué grandemente agasajado por el virey, el cual prometióle gran recompensa; pero que habiendo estado pretendiéndola dos años sin obtener nada que le satisfaciese, le dijo el virey que deberia ser premiado en España por el rey mismo, muy grandemente, y le instó para que allá fuese, cuyo viaje emprendió.

»Siguió diciendo, que cuando llegó á España fué muy agasajado en la corte del rey; pero que despues de larga estancia en ella, no pudo lograr ninguna satisfactoria recompensa tampoco. Y que por todo ello, al fin, abandonó á España y se vino á Italia con objeto de retirarse á su casa otra vez á vivir entre sus parientes y paisanos, por ser ya viejo.

»Dijo tambien que él pensaba que la causa de haber sido tan mal pagado por los españoles, era el haberse éstos persuadido de que la nacion inglesa habia ya abandonado todas sus empresas de viajes para el descubrimiento del pasaje del Noroeste, por lo cual ellos no temian ya que viniesen por aquel camino al mar del Sur

y que, por lo mismo, tampoco necesitaban los servicios del declarante.

»Añadió tambien, que habiendo sabido las nobles ideas de la reina de Inglaterra y su guerra contra los españoles y esperando que S. M. le hiciera justicia en cuanto á sus bienes, perdidos por el capitan Candish, él iria contento á Inglaterra y serviria á S. M. en un viaje para el perfecto descubrimiento del pasaje Noroeste al mar del Sur, si ella le proveia de una nave de cuarenta toneladas de carga y una pinaza y que él lo ejecutaria en el espacio de treinta dias, desde el uno al otro extremo del estrecho. Y me encareció á que en estos mismos términos lo escribiese á Inglaterra.

»En vista de la conferencia tenida dos veces con el referido piloto griego, escribí en su consecuencia á Inglaterra todo ello, dirigiéndome al antiguo y muy honorable Lord Tesorero Cecil y á Sir Walter Raleigh y á Master Richard Hakluyt, el famoso cosmógrafo, certificándoles todo lo expuesto. Y suplicábales que desembolsasen cien libras para llevará Inglaterra alcitado piloto griego conmigo, porque mi propia bolsa no podia soportar el gasto por aquel tiempo. Contestáronme que esta accion gustaba mucho y era grandemente deseada en Inglaterra; pero que el dinero no estaba pronto. Y por esto se frustró la empresa por entonces, aunque el antedicho piloto griego continuaba viviendo en Cephalonia, á cuyo punto marchó á los quince dias despues de las conferencias que tuvimos en Venecia.

»Yo continuaba entretanto mis asuntos propios en Venecia y cuestionaba legalmente contra la compañía de comerciantes de Turquía, para cobrar la pension que habia devengado por ser su cónsul en Aleppo, la cual me retenian injustamente; y cuando yo estuviera en disposicion de volver á Inglaterra, pensé que podria entónces costear de mi propio bolsillo el viaje del expresado piloto griego y llevarlo conmigo. Con esta intencion le escribí una carta desde Venecia, fechada en Julio de 1596.»

La carta dice así:

Al Mag.co Sig.or Capitan IVAN DE FVCA *Piloto de Yndias, amigo mio char.mo en Zefalonia.*

Mvy honrado Sennor, siendo yo para bueluerme en Inglatierra dentre de pocas mezes, y accuerdandome de lo trattado entre my y Vm. en Venesia, sobre el viagio de las Indias, me ha parescido bien de scriuir esta carta a Vm. paraque si tengais ánimo de andar conmigo, puedais escribirme presto, en que maniera quereis consertaros. Y puedais embiarmí vuestra carta, con esta nao Inglés que sta al Zante (sino hallais otra coientura meier) con el sobrescritto que diga, en casa del Sennor Eleazar Hycman Mercader Inglés, al tragetto de San Thomas en Venesia. Y Dios guarde la persona de Vm. Fecha en Venesia al primer dia de Iulio, 1596. annos.

Amigo de Vm. Michael Lok Yngles.

«Y envié dicha carta de Venecia á Zante por el buque *Choerubin*. Poco despues mandé una copia de ella por el buque *Minyon* y otra tambien más tarde por Manea Orlando, patron de la *Nave Veneciana*: A las cuales él contestó escribiéndome á Venecia una carta, que no llegó á mis manos, y otra posteriormente, que recibí y copio en seguida:

Al Yll.mo Sig.or Michael Loch Ingles, in casa del Sig.or Lasaro Mercader Inglés, al tragetto de San Thomas en Venesia.

Mvy Illustre Seg.or, la carta de Vm. receuí à 20 dias del Mese di Settembre, por loqual veo Loche Vm. me manda, io tengho ánimo de complir Loche tengo promettido á Vm. y no solo yo, mas tengo vinte hombres para lieuar conmigo, porche son hombres vaglientes; y assí estoi esperando por otra carta che auise á Vm. parache meembiais los dinieros che tengo escritto á Vm. Porchebien saue Vm. como io vine pouer, porche me glieuo Capitan Candís mas de sessanta mille ducados, como Vm. bien saue: embiandome lo dicho, iré á seruir á Vm. con todos mis compagneros. I no spero otra cosa mas de la voluntad é carta de Vm. I con tanto nostro Sig.or Dios guarda la Ilustre persona de Vm. muchos annos.=

De Ceffalonia á 24 de Settembre de 1596.=

Amigo & seruitor de Vm.

IVAN FUCA.

»Y dicha carta vino á mis manos en Venecia, el 16 de Noviembre de 1596; pero mi pleito con la compañía de Turkia no estaba acabado aun, por causa de las diligencias en contrario de Sir John Spencer en la corte de la reina de Inglaterra, procurando sacar libre su dinero, que yo habia obligado en Venecia á mi dicha pension; y por eso mi propia bolsa no estaba todavía á disposicion del piloto griego.

»Y en su consecuencia, esperando que mi pleito acabase bien en breve tiempo, escribí otra carta á este piloto griego desde Venecia, fecha á 20 de Noviembre de 1596, que él no recibió. Y tambien otra carta, en 24 de Enero de 1597, que llegó á sus manos. Y á esta me contestó escribiéndome una, fecha á 28 de Mayo de 1597 la cual recibí el 1.° de Agosto por medio de Thomas Norden, mercader inglés que entonces vivia en Londres, en cuya carta me prometió él todavía ir conmigo á Inglaterra para efectuar el dicho viaje de descubrimiento del paso Nordeste en el mar del Sur, si le mandaba el dinero para sus gastos, que ya me habia pedido, y sin el cual me decia que no podia marchar, imposibilitado de hacer nada, cuando estaba en el buque *Santa Anna*, que venia de China y fué robado en California. Posteriormente volví á escribirle otra carta desde Venecia, á la cual me contestó escribiéndome una en su lenguaje griego, fecha á 20 de Octubre de 1598, que aún conservo, y en la que otra vez me prometia ir conmigo á Inglaterra y llevar á

cabo el referido viaje de descubrimiento del paso Nordeste en el mar del Sud por los antedichos estrechos, que el llamaba *Estrecho de Nova Spania*, lo cual él decia que no era más que un viaje de treinta dias por los estrechos, si yo le mandaba el dinero que primeramente me habia escrito para sus gastos. Cuyo dinero aún no podia yo enviarle, porque todavía no habia logrado recibir la pension que la ya citada Compañía de Turquía debia de abonarme. Y de este modo pasó largo tiempo sin ulterior diligencia con él sobre este asunto.

›Sin embargo, cuando yo mismo estaba en Zante, en el mes de Junio de 1602, pensando en pasar de allí á Inglaterra por mar, porque ya entónces habia cobrado un poco de dinero de la Compañía de Turquía, por órden de los Lores del Consejo privado de Inglaterra, escribí otra carta á este piloto griego, á Cefalonia, requiriéndole que viniese á verme á Zante para ir conmigo á Inglaterra; mas no obtuve á ella respuesta alguna, porque ya habia muerto ó estaba próximo á morir de una enfermedad muy grave, segun me dijeron mas tarde en Zante. Despues de lo cual me volví por mar de Zante á Venecia y desde allí me fuí por tierra, atravesando Francia, á Inglaterra, adonde llegué en la Navidad del año 1602 con felicidad, á Dios gracias, despues de diez años de ausencia y de pasar grandes molestias con los asuntos de la Compañía de Turquía, la cual me costó una gran suma de dinero, que aún no me ha satisfecho.›

Ahora continúa diciendo Burney:

«Contra la validez de la relacion que antecede se ha objetado que ningun autor español de aquel tiempo ha hablado de Fuca ni de sus descubrimientos; como tampoco semejante nombre, ni circunstancia alguna de tal descubrimiento ha sido hallada en el Archivo General de Indias, en Sevilla, que fué registrado en 1802 con este objeto especial. Habiendo quedado, pues, el relato con la sola autoridad de Mr. Michael Lok, ha sido totalmente rechazado por muchos.

»Sin embargo, debe observarse por otra parte, que no es Mr. Lok un nombre ó personalidad ficticia. Ha sido en Aleppo cónsul de los comerciantes ingleses que traficaban con Turquía, empleo de suficiente publicidad para que la persona que lo ocupase pudiera ser fácilmente creida por el tiempo en que se publicó en el *Purchas* (A. D. 1625) la susodicha relacion. Existe hoy, asimismo, una traduccion inglesa, publicada en 1612, de las últimas cinco *Decadas de P. Martir*, hecha por Michael Lok, que se supone debe ser el mismo autor que nos ocupa, por no ser el nombre comun y por tratarse en ella tambien de los descubrimientos en América. *Los qne se han hecho en nuestros tiempos han suministrado poderosos argumentos á favor de la realidad del viaje de Fuca.*

»Ha sido hallado un estrecho que existe en la costa occidental de América, cerca de los 48 grados de latitud

Norte, del cual muchos grandes y profundos canales parten en casi todas direcciones; y parece extremadamente improbable y en verdad no se concibe con facilidad, que la mera fantasía ó conjetura pudiesen acertar en la descripcion de un estrecho correspondiendo tan esencialmente con la realidad, como en el pasaje siguiente, que dice: «—encontrando una ancha entrada de mar entre los 47 »y 48 grados de latitud, él se aventuró en ella, nave»gando más de veinte dias, y vió que la tierra se exten»dia algo todavía hácia el N. O., N. E. y Norte, y tam»bien al Este y S. E.» Que la tierra era rica en oro y plata, se podia haber supuesto al ver las venas de mineral en ella. Muchas aserciones iguales se encuentran en los relatos de los primeros descubrimientos (exactas algunas veces) hechas con fundamentos no mejores. La anchura de la entrada del estrecho no puede admitirse propiamente; pero, respecto á exageraciones se ha observado con oportunidad que la relacion no proviene inmediatamente de Fuca y pudiera muy bien haberse añadido á ella unos detalles más en la trasmision. *Algunos de nuestros más notables geógrafos dan crédito á la realidad del viaje de Juan de Fuca,* sin extender por ello su creencia á todos los particulares de la noticia; y el estrecho que ha sido hallado en la costa occidental de América á los 48° 25′ de latitud Norte, se distingue ahora con el nombre de Entrada ó *Estrecho de Juan de Fuca.*»

Con lo que antecede hemos dado á conocer cuanto se sabe sobre Juan de Fuca; el único documento que de él hace mencion; la sola noticia que ha servido de base para comentar su viaje extraordinario. Poco crédito hubiera logrado en todo tiempo sin la importancia que revestia la personalidad de Mr. Lok.

Nuestro insigne escritor D. Martin Fernandez de Navarrete fué comisionado por el Gobierno para que rebuscase prolijamente los archivos y emitiera informe sobre la relacion original ó sobre cualquier documento que se refiriese al piloto Juan de Fuca; como resultado de sus pesquisas escribió aquel ilustre erudito una memoria (1) extensa y discretísima, de la que trasladamos á continuacion lo más esencial para nuestro propósito.

Dice Fernandez Navarrete:

. . . .

«Ninguna noticia se halla en nuestros archivos é historias de este navegante y de sus descubrimientos. Los autores extranjeros que de él han hablado dicen que Juan de Fuca era griego, natural de Cefalonia, y su verdadero nombre Apóstolos Valerianos. Ignórase por qué mudó este nombre en el de Juan de Fuca. Algunos opinan si habria sido dependiente de los Fúcares, comerciantes alemanes, conocidos en España en tiempo de

(1) Publicóse en la *Coleccion de documentos inéditos para la Historia de España*, tomo XV.

Cárlos V y Felipe II por sus inmensas riquezas, logradas con los varios asientos que tomaban con la Real Hacienda y en el comercio que hacian con nuestra nacion; y siendo amado y distinguido por ellos adoptaria su nombre, pues la poca variacion que se nota de suprimir la r final, pudo consistir en la variedad de pronunciacion y ortografía de las lenguas del Norte respecto á las meridionales, ó en el poco conocimiento que llegó Fuca á tener de la española. En 1530 presentaron los Fúcares un memorial al Rey con varias proposiciones, para las cuales se ofrecian al descubrimiento, poblacion y fortificacion de las islas y tierra que hay desde el estrecho de Magallanes hasta la tierra de Chincha y de Chiquilusmelares. De resultas de la respuesta dada por el Consejo dieron otro al año siguiente, con lo cual se combina que sirviese á los Fúcares, y que además sea cierto lo que dice el mismo Fuca de haber estado más de cuarenta años al servicio de España en calidad de marinero y piloto, de los cuales treinta habia servido en las Indias Occidentales. Contaba él mismo que en la nao de Acapulco, apresada por Cavendish habia perdido 60.000 ducados. Y aquí comienzan á encontrarse motivos para dudar de la veracidad y buena fe de Fuca, debiendo ser falso que le robasen tan enorme cantidad, puesto que en una declaracion jurídica dada en Acapulco por el capitan de la nao al dia siguiente de su entrada en aquel puerto, y en otra hecha ante el presidente y oidores de la audiencia de

Guadalajara á 24 de Enero de 1588, por Antonio Sierra, natural de Sanlucar de Barrameda, embarcado en la misma nao, ninguna mencion se hace de Juan de Fuca, ni de los 60.000 ducados que traia y perdió, siendo asi que se nombran muchas de las personas que venian y las riquezas y mercaderías que trasportaban, expresando cantidades mucho menores que la que suponia Fuca le pertenecia.

»Tambien contaba que habia sido empleado por el Virey de Méjico, como piloto de una expedicion de tres buques, que bajo el mando de un capitan español envió con 100 hombres y soldados para descubrir por la costa del mar del Sur el estrecho de Anian y fortificarle, á fin de contener á los ingleses que se temia pasasen á infestar aquella mar; pero que habiéndose amotinado los soldados se malogró el viaje, y hubieron de regresar desde California á Nueva España, siendo de resultas castigado el capitan, cuya inicua conducta fué la causa principal de que se frustrase el éxito del viaje. Parece natural que este hecho, por ser tan público, no se hubiese borrado de la memoria de los habitantes de Méjico por una tradicion continuada, y que habia de constar con mayor evidencia de los autos y procedimientos judiciales que precisamente debieron anteceder al castigo de este capitan; pero hasta ahora no se ha hallado documento alguno que apoye semejante noticia, como tampoco ninguna de las otras que refiere Fuca de sus propios sucesos.»

. . . .

SUPUESTO VIAJE DE JUAN DE FUCA.—Para reponerse en parte de este malogro, añadió Fuca, que en el año de 1592 el mismo Virey (éralo en este tiempo D. Luis de Velasco el II, que empezó á gobernar en 1590 y acabó en 1595) le volvió á enviar con una pequeña carabela y una lancha armada solo con marineros á verificar aquel descubrimiento y el paso á la otra mar; que siguió su derrota en aquel viaje al O. y al N. O. del mar del Sur y todo lo largo de la Nueva España, California y tierras más setentrionales, que despues se llamaron América del Norte; que habiendo visto que la tierra se prolongaba al N. y N. E. con una ancha entrada de mar entre los 47° y 48° de latitud, entró en ella y siguió su navegacion por espacio de veinte dias, hallando que la tierra continuaba unas veces al N. O. N. E. y N. y otras al E. S. E. y que el mar era más ancho en dicha entrada; y proseguia diciendo que pasó por varias islas en su navegacion. En la parte N. O. de la boca del estrecho, avistó un cabo muy notable que parecia isla, con un gran pináculo ó roca piramidal; bajó á tierra en algunos puntos y vió alguna gente cubierta de pieles de animales, y halló una tierra muy fértil y rica en oro, plata, perlas y otras producciones, en todo parecidas á las de Nueva España. Habiendo penetrado hasta aquí en el estrecho, llegado al mar del N., y hallando á este bastante ancho por todas partes, y de treinta á cuarenta leguas en la embocadura del estrecho por donde entró, creyó haber cumplido del

todo su comision; y hallándose sin armas para resistir los ataques de los indios, regresó á Acapulco en el mismo año, con esperanza, decia, de ser bien premiado por el Virey á causa del servicio hecho en este viaje.

«Parecia confirmarla la recepcion que supone le hicieron en Méjico; pero pasaron dos años sin lograr cosa que le satisfaciese: por consejo del Virey, que le persuadió que en España se le recompensaria con magnificencia, emprendió el viaje á la Península. En la corte fué recibido con muy buenas razones (al estilo español, dice la relacion); pero despues de mucho tiempo perdido en pretensiones infructuosas, creyendo que nada podria lograr, por que el gobierno español que sabia que los ingleses habian abandonado todos sus viajes de descubrimientos del paso del N. O., y no recelaba que estos pasasen el mar del Sur, le eran inútiles sus servicios en este punto; se salió furtivamente de España y se dirigió á Italia para regresar desde allí á su patria á descansar los últimos años de su vida en compañía de sus deudos.

»Desembarcó en Liorna, y desde allí fué á Florencia, donde encontró á un tal Juan Dowglass, inglés, famoso marinero, que se disponia á ir á Venecia de piloto en un buque veneciano llamado la Ragasona, y juntos pasaron á esta última ciudad, donde por medio de Dowglas trabó relaciones con Miguel Lok, cónsul que habia sido de Alepo, quien seguia en Venecia un pleito con la compañía de mercaderes de Turquía y el caballero Juan

Spencer, su director en Lóndres, sobre pago de los sueldos devengados en su empleo. Con este Miguel Lok tuvo una conferencia en que le declaró todo lo que acabamos de referir, y dijo: que en atencion á la mala recompensa que habia recibido de los españoles, estaba pronto á ir á Inglaterra al servicio de la Reina Isabel, de cuyo generoso ánimo esperaba le indemnizaria de las pérdidas que le hizo sufrir el capitan Cavendish, y él en pago contribuiria al completo descubrimiento del paso del N. O. exponiendo su vida para su cumplimiento, si S. M. le proporcionaba un solo buque de cuarenta toneladas y una pinaza. En treinta dias ofrecia ejecutar este viaje desde un extremo al otro del estrecho, y le suplicó que así lo escribiera á Inglaterra. En consecuencia de esta y otra conferencia que tuvo con Fuca, Lok escribió á Inglaterra al Lord tesorero Cecil, al caballero Walter Raleigh, y al famoso cosmógrafo Ricardo Hakluyt, informándoles de todo y rogándoles adelantasen al piloto griego 100 libras para llevárselo consigo á Inglaterra, no pudiéndolo Lok hacer á sus expensas, porque el pleito tenia harto menoscabados sus intereses.

»Agradó en Inglaterra la propuesta; pero no habiendo aprontado el dinero á los veinte dias de la segunda conferencia con Lok, abandonó Fuca á Venecia y partió para Cefalonia, su patria. Siguió Lok correspondencia con él, y esperanzado de salir bien del litigio, por haberse dignado los señores del Consejo privado de Inglaterra to-

mar en él conocimiento, creyó poder con sus propios medios llevarle á Inglaterra; y en 1596 le escribió desde Venecia á Zante una carta que le remitió por el buque Querubin, y otras despues por otros medios, á las que contestó diciendo que no sólo estaba pronto á cumplir lo prometido, sino que tenia veinte hombres valientes dispuestos á seguirle, pero que para todo necesitaba el dinero que le tenia pedido. Esta carta recibió Lok en Venecia en 16 de Noviembre de 1596; y no habiéndose aún terminado su pleito á causa de la solicitud que hizo en Inglaterra al caballero Spencer, se halló imposibilitado de cumplir lo contratado con Fuca. Pasaron varios años en estas contestaciones, hasta que por último, hallándose Lok en Zante, en 1602, y teniendo cobrado algun dinero de la compañía de Turquía, escribió al piloto requiriéndole se reuniese con él en Zante para pasar juntos á Inglaterra, pero no tuvo contestacion, y luego supo que ó habia muerto, ó estaba próximo á morir de una grave enfermedad en su patria.

PRUEBAS QUE EXISTEN CONTRA LA RELACION DEL VIAJE.—Esto es la historia de las aventuras y descubrimientos de Fuca, cuya noticia nos conservaron Lok y Dowglass. Es probable que aquel aventurero acosado por el hambre ó excitado por la codicia tratase de engañar á los ingleses con falsas relaciones, por ver si conseguia proteccion y acrecentamiento. Sabia que á ningun pueblo habiã llamado más la atencion el conocimiento del abreviado paso

que á la nacion inglesa, que envidiosa de las riquezas que á los españoles y portugueses proporcionaban sus descubrimientos, queria hallar nuevas vías por donde adquirir poder con que contrarestar su preponderancia. La Reina Isabel fué quien más alentó estos conatos, honrando á los que á ellos se aventuraban. Frobisher hizo con este objeto tres expediciones en aquel tiempo, y Davis otras tantas que por lo mismo que no dieron resultados satisfactorios, avivaron el deseo de encontrar nuevos medios de conseguir la empresa: por esto sin duda supuso Fuca haber hecho un viaje al descubrimiento del N. O. de la América, creyendo que nada como esto le habia de lograr la proteccion de la Reina de Inglaterra, ni proporcionarle medio de mejorar de fortuna en sus Estados. Esta es la opinion mas probable segun demostraremos luego.

» Algunos sin embargo defienden la verdad del viaje, fundados en que los reconocimientos de este navegante, tienen mucha semejanza con los hechos últimamente en el estrecho que lleva su nombre, y juzgan que si en la relacion hay alguna inexactitnd, debe atribuirse á que comunicado oralmente, los que nos le han trasmitido, por olvido de sus circunstancias, ó por malicia, la han adulterado. De esta opinion es Dalrimple, escritor célebre por sus conocimientos geográficos. Este autor y otros piensan que la entrada, que han encontrado recientemente los españoles por la cual en veinte y siete fueron llevados á la vecindad de la bahía de *Hudson,* corresponde á la que

halló Fuca; y aunque hay alguna diferencia en la latitud, creen que este error no puede influir en descrédito de la relacion si se considera el valor á que suelen ascender los yerros de la estima, y la poca exactitud de medios que ofrecia el arte de navegar en el siglo XVI. Embocado el canal hasta la isla de Bonilla, donde ya se halla mayor anchura, se ven canales y tierras al N. O., al N. y N. E., y áun al S. E. de las bocas de Caamaño. Lo que Fuca creyó la boca de treinta ó cuarenta leguas que termina en el mar del N., juzgan que es la entrada al canal del Rosario, ántes de llegar á la punta de Cepeda; de donde suponen retrocedió el navegante. Para dar mayor fuerza á esta opinion, el comandante de una nave de comercio, dijo haber visto una roca piramidal por la latitud de 47°, 47′; desgraciadamente no hay cerca de esta roca ninguna abertura que pueda hacer creer que es la misma, vista por el piloto griego; pero para sostener su hipótesis, no hallan repugnancia en saltar por encima de esta diferencia, y suponen que la abertura está un poco más al Norte.

»De este modo intenta conformar su derrota con el exacto conocimiento que se tiene hoy dia de aquellas regiones. Pero esta conformidad desaparece si se ve el asunto de cerca, y los endebles fundamentos en que se sostiene esta opinion, se desmoronan en tocándolos. Un navegante célebre (1) que por sí mismo examinó aquellos

(1) Wancouver, Viajes, tomo III, página 521

mares, observó al contrario que la costa que se extiende entre los paralelos donde se coloca el estrecho de Fuca, está sin tal entrada ó cortadura, que los rios del continente no presentan ninguna que se asemeje á la de Fuca, tal como la describe; y en fin que la que se llama estrecho de su nombre, en lugar de estar entre los 47° y 48° está en los 48° y 49° de latitud N. y no conduce á un mar Mediterráneo, que sea mucho más espacioso. El error de un grado en latitud es demasiado grande para que pueda atribuirse á la ignorancia de su siglo, y á la inexactitud de las observaciones astronómicas de aquel tiempo; y si los defensores de Juan de Fuca se empeñasen en sostenerlo, podrá respondérseles que Francisco Drake, que precedió á Fuca, jamás cayó en error tan considerable, y cuenta que los ingleses no estaban entónces más adelantados que los españoles en la cosmografía. La roca piramidal nada puede probar, porque son muy comunes rocas de esta especie, no sólo en aquellas costas sino en muchas otras. Unese á esto la falta de verdad en la pintura del país que nos describe; pues lo supone fértil, cuando se hace notable por su esterilidad; y rico y abundante en perlas, plata y oro, siendo así que es un terreno mísero en que apénas se conocen los metales preciosos, y se miran con grande estimacion las conchas de Monterey.

» Aunque todos estos argumentos prueban la falsedad de la relacion, siendo posible que los errores consistiesen

en la adulteracion y falta de inteligencia de los que nos la han conservado, tratóse de examinar los archivos generales y particulares del reino, donde á ser cierto el viaje, debian encontrarse noticias más exactas y positivas que rectificasen las que poseemos. No habiendo encontrado ni áun por incidencia el autor de esta *Memoria* (que por su comision de reconocer los archivos del reino para formar su coleccion de marina habia revuelto gran número de documentos y papeles inéditos) el nombre de Fuca en cuantos tenia reconocidos, escribió á su amigo D. Juan Agustin Cean Bermudez, encargado por S. M. del arreglo del archivo general de Indias de Sevilla, enviándole un interrogatorio muy circunstanciado para que ora por la serie cronológica de los sucesos, ora por el nombre de los personajes que mediaron en ellos y por los países y provincias que descubrieron, ó en que se hallaron, indagase las noticias que hubiese de éste y otros famosos navegantes y de sus celebradas empresas; pero Cean despues de haber registrado con la prolijidad y exactitud que acostumbraba todos los índices é inventarios del archivo y las cartas y correspondencias de los años en que se supone dicho viaje, nada encontró que revelase su existencia. Wancouver dice que preguntando á los oficiales que estaban en Nutka con Malaspina y Cuadra, aseguraron que era la primera vez que oian hablar de estos descubrimientos, hechos en bajeles del Rey de España; y añade, que relativamente á Fuca, Fonte y otros nave-

gantes de esta especie sabian menos que los ingleses, segun lo acreditaban algunas obras públicadas en Inglaterra. ¿Qué mayor prueba de la falsedad de estos viajes, que la ignorancia y falta de datos que acerca de ellos habia no sólo en España sino entre marinos y geógrafos instruidos que recorrian los países en que debieron aprestarse?

» Pero aún hay otra mayor prueba y es la inexistencia de la comunicacion que pretende Fuca haber descubierto de un mar al otro por parajes exactísimamente reconocidos en el dia. La entrada de Juan de Fuca existe, si bien es falso que comunique con el mar Atlántico. El primero que la reconoció fué el capitan inglés Barklay que salió de Ostende en 1786 en un navío llamado «*El águila imperial.*» A los dos años el Capitan Duncan visitó tambien esta boca y dió de ella una carta que en 1790 hizo grabar el célebre geógrafo de la compañía de Indias Alejandro Dalrimple. El mismo viaje hizo en 1789 el capitan Meares, que dijo habia penetrado más de treinta millas por el estrecho, y luego le siguieron en la visita de aquellas costas Porblok, Dixon, Tipping, Collnet, Dowglas y otros navegantes. M. Laperouse en Agosto de 1786 estuvo cerca de la embocadura del estrecho y si una espesa niebla y un golpe de mar no le hubieran obligado á pasar de largo hubiera sido el primero que volvió á hallar esta famosa entrada. Meares contaba que un capitan americano que llamó Grey, y en seguida Kendrick,

internándose en ella con el bajel *Washington* encontró un gran mar interior, y navegando en un gran archipiélago salió detrás de Nutka en latitud de 56½°—Esta relacion apareció en Lóndres en 1790, acompañada de una carta con la supuesta derrota del *Wassington*; pero no se le dió gran fe, puesto que publicando cuatro años despues el geógrafo Arrowsmith un gran mapamundi en que trazó todos los nuevos descubrimientos, no puso los del capitan americano Dixon, tuvo algunas disputas con Meares, y descubrió muchas falsedades é inconsecuencias en sus narraciones; y como la mentira no puede estar mucho tiempo oculta, pues la Providencia se vale de los mas extraños medios para que se descubra, cuando en 1792 M. Wancouver reconocia aquellos parajes en busca del supuesto mar interior, encontró al mismo Gray que quedó sorprendido al saber las patrañas que tomando su nombre propalaban en Europa, y confesó que habia penetrado cincuenta millas, cuando más, en el canal, retrocediendo en seguida.

»La marina española no quiso ser ociosa espectadora en una cuestion que interesaba á la geografía; y en 1790 y 91, registró el estrecho D. Francisco Elisa, comandante del establecimiento de San Lorenzo de Nutka. Un año ántes, hallándose en este puerto el alférez de navío don Estéban Martinez, despues de haber tomado posesion de él en nombre de S. M., recordó que en 1774, á su vuelta de su viaje al Norte, habia creido ver una entrada

muy ancha por los 48° 20′ de latitud. Comisionó un segundo piloto con la goleta *Gertrudis*, para que se cerciorase de si existia ó no tal entrada, el cual volvió diciendo la habia hallado de veinte y una millas de ancho y que su medianía estaba 48° 30′ de latitud, y 19° 28′ al O. de San Blas. Dió parte á la superioridad, sospechando fuese éste el estrecho de Fuca de que los marinos españoles no tenian hasta entónces más que vagas y confusísimas noticias, y esto motivó el que se comunicase orden á Elisa, para hacer practicar en él un reconocimiento prolijo. Envió al alférez de navío don Manuel Quimper, mandando la balandra *Princesa Real*, que saliendo de Nutka el 31 de Mayo, reconoció el puerto de Claucaud, se internó despues en el canal de Fuca, visitó algunos puertos y parte de la costa, levantó planos, y se retiró el primero de Agosto por no permitirle los tiempos continuar los trabajos. Al año siguiente tuvo Elisa órdenes del virey para llevar á cabo este reconocimiento que tenía suspensa la curiosidad de los geógrafos.

» Despues de un invierno riguroso en que padecieron mucho las tripulaciones de las dos fragatas de su mando, *Concepcion* y *Princesa*, hasta el punto de tener que enviar esta última á los puertos de la Nueva-California, con 32 enfermos que adolecian de escorbuto y otras graves dolencias, salió de San Blas el 4 de Febrero de 1791 á socorrerle el paquebot del Rey *San Cárlos*, al mando del alférez de navío D. Ramon Saavedra, llevando por piloto

á D. Juan Pantoja y Arriaga, y llegó á su destino á los cincuenta dias de navegacion, habiendo experimentado vientos inconstantes, temporales con granizos y noches enteras de copiosas nevadas. Elisa que tenía mandado aparejar la fragata *Concepcion* para hacer algunos reconocimientos, luégo que vió el paquebot determinó embarcarse en él, dejando en custodia de Nutka al mando de D. Ramon Saavedra la fragata, por ser de más respeto; pues armada en guerra montaba treinta cañones de á doce y ocho. El dia 3 de Mayo tenía Elisa presto el paquebot para darse á la vela, y reconocer en cumplimiento de las órdenes con que se hallaba toda la costa septentrional desde el cabo de S. Elías, que se halla en los 60°, hasta el puerto de la Trinidad, que está en los 41, con particularidad los puntos del cabo de S. Elías, entrada en Bucareli, estrecho del almirante Fonte, puerto de Cayuela, boca de Carrasco, estrecho de Juan de Fuca, entrada de Heceta y puerto de la Trinidad. Para poder registrar los canales, senos y bocas donde no pudiera entrar el paquebot, llevó consigo la goleta *Santa Saturnina*, por otro nombre la *Horcasitas*, que tenía cubierta y podia resistir cuatro cañones de á tres al mando del segundo piloto don José María Narvaez. Ambas embarcaciones se espiaron el 4 de Mayo por la boca del puerto; pero un viento fresco de S. O. las obligó á fondear de nuevo. Salieron el 5 con terral del N. O. y luego con viento fresco del O. N. O. navegaron al S. O. procurando la conserva

de la goleta que no podia aguantar vientos tan duros. Aunque la idea de Elisa fué salir para los 60° la dificultad de mantener la conserva de la goleta, y la utilidad de tener este buque para los reconocimientos, le determinaron á arribar al puerto de Cayuela para reconocer el pedazo de costa que hay desde él al de la Trinidad. El dia 7 á las seis de la tarde fondó en Cayuela. Está el puerto en latitud N. 49° 8′ y 21° 27′ O. de San Blas. El dia 10 á la una y media de la tarde se hizo á la vela la goleta para reconocer la boca del N. de este fondeadero, y al siguiente el piloto Pantoja con la lancha armada reconoció la del N. O. La goleta volvió el 14 evacuada su comision; y su capitan dijo no haber hallado en todo lo que anduvo ranchería alguna; y que habiendo entrado por la boca del N. navegó la vuelta del E. un brazo de mar de quince millas de largo y tres en lo más ancho; pero hallándole el fin retrocedió. Encontró próximos otros dos brazos que van por el Norte, uno de diez y ocho millas de largo y cuatro y media de ancho, y otro de diez de largo y tres de ancho, terminando todos en las faldas de montañas cuyas cimas estaban cubiertas de nieve: el 18 se concluyó de levantar con el bote el plano de este fondeadero de Cayuela, que no puede llamarse puerto porque es sólo formado de varias islas, y está por algunas partes descubierto.

»El 19 volvió con la lancha el piloto, por término de ocho dias; y habiendo navegado por la boca y canal

del N. O. reconoció las boca de Saavedra que salen á la mar, y tienen cubiertas las entradas de islas y bajos; se dirigió de allí al seno de S. Juan Bautista, y habiendo navegado por el canal de San Antonio, descubrió el puerto de San Isidro é isla de San Pedro, y reconoció la bahía de San Rafael, que es en su interior un puerto muy resguardado con dos rancherías al E. y O. Los indios de este punto arrojaban flechas á los de la lancha, cuando para levantar el plano del puerto se acercaban á tierra, y los españoles se defendieron con la fusilería; pero receloso de esta hostilidad el piloto, hizo derrota por el canal de San Francisco sin acabar el plano ni tomar posesion. Los indios le siguieron en gran número con sus canoas. Al pasar por las bocas de San Saturnino vió otra gran ranchería; siguiendo su derrota fondeó en una isleta, donde estuvo toda la noche en espectativa sobre las armas, y determinó retroceder y seguir descubriendo los brazos que le quedaban por el N. E. Sin embargo de verse acosado por los indios que sin atreverse á ofenderle, daban muchos y desentonados alaridos, levantó y situó el canal de San Juan Nepomuceno y las muchas islas que contiene, y en él descubrió los dilatados puertos de Güemes y Giralde, que son tan resguardados como capaces, y tienen dos rios de agua cristalina, el uno de ellos en extremo caudaloso. Los naturales son semejantes á los de Nutka, aunque más aseados y tratables, y más suaves en sus costumbres pues no comen carne humana. El 20 de Mayo ordenó el

comandante al capitan de la goleta fuese á reconocer con prolijidad el interior de la entrada de *Carrasco*, cuya mediania está por los 48° y 52′ latitud N. y 20° 41′ longitud O. de San Blas, y que concluido el reconocimiento fuese á reunirse con Elisa al punto de *Córdoba*, situado tres leguas del canal de *Lope de Haro*, dentro del estrecho de Fuca.

» Los que quedaban en Cayuela dieron la vela el 22, entraron en el estrecho el 26, y el 29 fondearon en el puerto de Córdoba, encontrando 16° 45′ de variacion N. E. bien observada. Desde que embocaron el estrecho vieron á sus costados multitud de canoas con muchos indios, con quienes trataron. Todos traian sus arcos y carcaxes con provision de flechas; y viendo que los españoles se internaban en él, les preguntaban dónde iban, y qué querian; manifestándoles con palabras y señas, que en el interior habia hombres muy malos, que hieren y matan con lanzas, flechas y macanas. Luego tuvieron ocasion de confirmar esta noticia; porque el 31 á la madrugada, habiendo salido la lancha armada en guerra á explorar la boca é interiores del canal de *Lope de Haro*, volvió manifestando no podia continuar la comision por haberse visto sorprendida desde que entró en él por muchas canoas de indios, á quienes se vió precisada á hacer disparos, y que al mismo tiempo sin aterrase por el estampido de las armas de fuego concurria mucha indiada á tierra, echando canoas al agua, tocando alarma y re-

partiendo flechas; con lo cual y con las noticias que ya tenian, tomaron la determinacion de regresar. Así esperaron al capitan de la goleta que vino el 11 de Junio, averiguado ser la entrada ó boca de *Carrasco* un gran archipiélago de islas pequeñas, que tiene de E. á O. seis leguas, y de N. á S. cuatro: tienen lo interior de la tierra dos brazos de mar de media legua de ancho, que se internan mucho, los cuales sólo se pudieron explorar por la extension de tres leguas por los temporales, la falta de víveres y los insultos de los indios, que eran guerreros y atrevidos. El 14 de Junio armadas la goleta y la lancha en guerra, con municiones, tropa y gente, fueron destinados á examinar el canal de *Lope de Haro*, para que tomando cada embarcacion una costa del canal concluyesen el reconocimiento en cuatro dias; pero sucedió al contrario, porque hallándose en un inmenso archipiélago de islas, cayos, rocas y bocanas, determinaron no separarse, pues de hacerlo de otro modo, sería fácil que no se encontrasen en muchos dias. Fueron haciendo gran número de marcaciones y enfilaciones, y dejaron á la parte del O. varias bocanas y brazos formados al parecer de muchas islas, que no emprendieron reconocer por considerar ser necesarios muchos dias. Seguidos los reconocimientos hizo Elisa examinar parte de la costa al piloto D. José Narvaez, no pudiendo hacerlo por sí, á causa de haber caido enfermo. Nada se halló que conviniese con lo que Fuca suponia haber hecho, ni que diese una idea de la

existencia del paso. Permanecieron en el canal hasta el dia 7 de Agosto, en que se vieron precisados á retirarse por tener ya escorbútica parte de la tripulacion, y carecer de dietas que suministrarla. Aunque nada se habia visto que anunciase el paso, Elisa confundido y perplejo con aquel laberinto de canales, y temiendo que se hubiese escapado á sus investigaciones alguno, que extendiéndose más que los otros proporcionase comunicacion al otro mar, no se atrevió á separarse de la vulgar opinion; así es que vuelto á Nutka, escribió al Virey asegurándole «que el paso al Océano, que con tanto anhelo buscan sobre esta costa las naciones extranjeras, si es que lo hay, le parecia no hallarse por otra parte que por este gran canal.»

Todo lo escrito por D. Martin Fernandez Navarrete se refiere á una época relativamente lejana, en la que los reconocimientos efectuados en el estrecho de Fuca ó de Vancouver no habian conseguido la perfeccion de nuestros dias; hoy se halla fuera de toda duda su configuracion topográfica. Sin embargo de esto, el mismo Sr. Navarrete, en su exámen y comentarios á los viajes de las goletas *Sutil* y *Mejicana*, expresa la íntima conviccion que adquirieron sus respectivos Comandantes de la no existencia del *paso* como resultado de las exploraciones efectuadas en todo aquel estrecho. Los dichos Comandantes Alcalá Galiano y Valdés añadieron en su relacion

detalles que juzgaron de gran peso para confirmar como apócrifo el viaje de Juan de Fuca, tales como la esterilidad y tristeza de las comarcas interiores del estrecho y su carencia de producciones terrestres y marinas, y más aún de los metales preciosos de que se las suponia abundantes.

Hoy, repetimos, no es necesario indicar que efectivamente el paso por aquel estrecho del Pacífico al Atlántico, ha sido siempre de todo punto imposible. No puede admitirse como probable el socorrido recurso de las convulsiones geológicas, porque se encontraria desmentido con los más recientes estudios de aquellos terrenos. Débese, pues, negar en absoluto el viaje de Juan de Fuca tal y como él pretende haberlo realizado; pero ¿debe negarse igualmente que este piloto haya descubierto el estrecho que más tarde reconocieron Vancouver y otros muchos ilustres marinos? ¿Débese negar, si no la existencia de Juan de Fuca, al ménos el que haya pasado gran parte de su vida al servicio de la Armada española? Creemos que no. Cierto es que no se conservan en nuestros archivos documento ni escrito alguno en los que aparezca siquiera por casualidad el nombre de Juan de Fuca, y esto nos autoriza á dudar de la verosimilitud de su viaje en los puntos más capitales que de él refiere. No pudo ser nombrado por el Virey de Méjico piloto de una expedicion de tres buques para descubrir nuevas tierras, porque hubiera constado como tal; no pudo haber perdido

los 60.000 ducados que supone en el apresamiento de la nao de Acapulco, por las razones ántes expresadas; no pudo, en fin, haber encontrado en el estrecho de su nombre una tierra fértil y rica en oro, plata y perlas, porque jamás en él han existido; pero creemos, si no probable, posible el que dirigiendo una pequeña carabela y una lancha armada se remontase hasta cerca de los 48 grados de latitud, que por error craso, comprensible en aquella época, fueran en realidad próximamente 49. Esto es todo lo que podemos conceder de verosímil á cuanto abarca la relacion de Juan de Fuca. Él embocó tal vez el canal que allí existe navegándolo algunas millas, y satisfecho viró por redondo, confiando á su fantasía el complemento de una exploracion extraordinaria. En efecto, cuando Juan de Fuca referia á Mr. Lok el resultado de su viaje, aún no se tenía conocimiento del estrecho indicado, y parece difícil que él lo adivinara en situacion tan poco errónea. Lo que entónces entrevió, bien pudo antojársele camino verdadero que le hubiera conducido sin gran dificultad hasta el Océano Atlántico. Su discurso sustituyó á sus ojos, y describió como si hubiera visto lo que presumia, y tal vez lo que confiaba encontrar si probara de nuevo fortuna.

No mencionamos la defensa que de él hace Flerieu en su introduccion al *Viaje de Marchand*, porque carece hoy de toda lógica y de todo fundamento. No expresamos las varias opiniones de otros geógrafos, por lo vagas

é indecisas. Además, cualquiera que haya sido su grado de veracidad, el viaje de Juan de Fuca encierra un interés muy secundario, puesto que en el caso más favorable hubiéramos de concederle la sola gloria del descubrimiento del estrecho que bojea la isla *Vancouver*.

Ya se ha visto que cuando este estrecho era poco conocido y se prestaban á toda conjetura sus naturales límites, de qué manera fué rechazado por apócrifo el viaje de Fuca, sobre todo en lo que se refiere á haber hallado un paso para el Atlántico.

Debemos, pues, terminar diciendo que en nuestros dias ha perdido todo interés la aclaracion de lo que realmente hizo el piloto griego, porque nos consta cuál pudo ser su máximo triunfo, y éste carece de importancia absoluta en la historia de los grandes descubrimientos.

LORENZO FERRER MALDONADO.

No diremos lo mismo respecto al pretendido viaje de Maldonado. La importancia de este viaje es tal, que de no ser apócrifo glorificaria su nombre, colocándolo á la altura de los descubridores más notables. Él hubiera realizado en el siglo XVI una derrota del Atlántico al Pacífico por el Norte de América, ó sea el llamado *paso del Noroeste*, navegacion tantas veces emprendida por marinos de todas las naciones y no realizada hasta ahora, si bien el inglés Mac-Clure en 1850 adquirió el convencimiento de la existencia del paso. Merece, pues, mucha atencion y estudio todo cuanto sobre este hecho se refiere, y es de justicia extremar su exámen para conceder á Maldonado toda la gloria ó todo el ridículo que debe corresponder al que emprende y realiza tan extraordinaria exploracion, ó al que inventa y miente con inaudito descaro.

Mucho se ha escrito y mucho se ha discutido ya sobre su viaje y sobre su persona, con tanto caudal de datos y

con presencia de documentos tan explícitos y concluyentes, que nuestra tarea ha de reducirse á una simple recopilacion ordenada y á un comentario por demas sencillo y corto.

El primer escritor que dió á conocer en nuestro siglo con alguna amplitud el viaje de Maldonado, fué el Duque de Almodóvar, bajo el pseudónimo de Eduardo Malo de Luque en su obra *Establecimientos ultramarinos de las naciones europeas.* Este notable erudito examinó la relacion del citado viajero y no se atrevió á admitirla como auténtica ni como apócrifa.

Véase lo que dice en el tomo IV capítulo XXIV de la citada obra:

«Cerraremos este último capítulo con la noticia de la inédita relacion de un viaje capaz de destruir cuanto se ha dicho en los cuatro capítulos precedentes sobre tan importantes y curiosísimos asuntos, como los que quedan ventilados.

»Esta es, la de un viaje del capitan D. Lorenzo Ferrer Maldonado en 1588, desde las costas de España al estrecho de Anian, siendo su piloto Juan Martinez, natural del Algarve. Salió de Lisboa dirigiendo su rumbo por el Nordeste á la tierra de Labrador; y pasando el estrecho de Davis logró desembocar á los 75 grados de latitud en el mar Glacial: bajó navegando al Oeste cuarta al Sudeste; y se halló en el estrecho de Anian, que segun su diario, dista de España 1.750 leguas por aquella

navegacion, y desembocó en la mar del Sur á los 60 grados. A la ida hizo la travesía del estrecho en Febrero, y pasó su desembocadero en Marzo; por lo que padeció muchísimo frio, oscuridad y hielo en las orillas; pero jamás halló la mar helada. A su regreso, que fué en Junio y Julio, gozó muy buen tiempo; y desde que cortó el círculo Ártico á los 66 grados y 30 minutos, hasta que le volvió á cortar en medio del estrecho de Labrador, jamás desapareció el sol del horizonte, y sintió bastante calor.

»El derrotero está circunstanciado con las correspondientes relaciones de las corrientes, de las mareas, de los fondos, de los vientos, de la vista de las costas de Asia, y de los rumbos y costas de América. En algunos puntos parece hallarse algo conforme con las observaciones del referido viaje de Cook; en otros difiere prodigiosamente: por ejemplo, pone el estrecho en 60 grados, cuando sabemos que está en los 66: diferencia bien notable.

»Es imposible combinar este viaje con los últimos que acaban de verse. No es fácil comprender cómo pudo el capitan Ferrer llegar á tanta altura por esta parte del globo, que se encuentra cerrado con inmensas moles de hielo. Es difícil señalar la desembocadura del estrecho segun la misma relacion; pues habla de dos bocas muy angostas, la de la parte del Norte, de medio cuarto de legua escaso de ancho, y la boca que sale al mar del Sur, de una anchura de más de cuarto de legua, y que se va abriendo sobre la costa. Circunstancia nada confor-

me y sí muy contraria de lo que es el estrecho, cuya menor anchura es de 13 leguas.

» Sólo pudiera darse salida á esta dificultad, diciendo que no fué el estrecho entendido de Anian por el que desembocó Ferrer, sino algun rio que, cortando cierta porcion de continente, le facilitó este paso; y quizá pudo ser la entrada de Norton, ó el rio Cook, ú otro paraje de estas latitudes que no han quedado exactamente reconocidos.

» El viaje de Ferrer *lleva todos los caractéres de autenticidad;* no ha habido interés ni motivo para fingirle, ni se le notan aquellos reparos que se presentan en la apócrifa relacion del Almirante Fonte; no se ha impreso, y ha estado sepultado su M. S. entre el polvo de los Archivos, siguiendo en esta parte la triste suerte de otros muchos, por negligencia, desaliño, ó acaso por principios adoptados por nuestro Gobierno en tiempos misteriosos.

» Parece que es poca objecion la que pudiera ponerse de hallarse nombrado el capitan D. Lorenzo Ferrer con el título de *Don*, observando que en 1588 no estaban en uso los *dones*, áun entre personas nobles y muy calificadas, pues semejante distincion era muy rara; pero esta circunstancia no es suficiente para debilitar la autoridad de su relacion; porque pudo el copiante ó algun interesado ó pródigo en ampliar honores, añadirle aquella calidad.

» No hay suficiente razon para dejar de suponer que es cierto este derrotero, cuyo circunstanciado extracto pára en nuestro poder; no cabe la menor duda en que es evi-

dente cuanto demuestran estotros últimos viajes, apoyados de las verídicas relaciones de los españoles, de las de los rusos, aunque se hallen acompañadas de varios errores geográficos, y de las de los mismos ingleses en sus repetidos exámenes por mar y tierra, así en la bahía de Hudson como en la de Baffin, y en la mayor altura posible de navegacion en las corridas longitudes.

»Juntos ambos supuestos, crecen á tal punto las dificultades para dar solucion entre aquella *autenticidad* y esta *evidencia*, que nos vemos en la dura necesidad de finalizar nuestra tarea, dejando sumergido en dudas al lector. Pero mientras algun feliz viajero, algun excelente náutico, algun profundo físico ó algun sabio geógrafo aclare este problema, nos arrojaremos á decir que en el derrotero de Ferrer pueden caber inexactitudes que nos confundan, equivocaciones que hayan alucinado á él mismo y á su versado piloto; que en la distancia de dos siglos las arenas pueden haber cerrado alguna entrada ó rio; que lo bajo de las playas pueden, en algun año extraordinariamente lluvioso, haber abierto un paso que sólo fué momentáneo y casual; que los volcanes con sus irrupciones; que algun terremoto ú otro fenómeno de los que produce la naturaleza y no conocemos bastante bien, pueden haber hecho variar la posicion de algunos terrenos, lagos ó rios de aquellos oscuros países; que algun cometa ú otro extraordinario acaecimiento ó meteoro, pudo haber deshecho por algun tiempo gran parte de los hielos y dejado

comunicable algun canal por donde logró entónces su tránsito aquel viajero; en fin, que cualquiera otra novedad en el globo, novedad que no alcanzamos á comprender, pueda hacer compatibles la *autenticidad* y la *evidencia* que agitan nuestro ánimo. Por conclusion, nos ceñiremos á hacer presente al lector, que con los referidos viajes sabemos mucho, conocemos mucho nuestro globo, se han abierto nuevos manantiales de riquezas y conocimientos al comercio, á la navegacion, á la física y á la moral; pero aún ignoramos mucho y nos queda mucho que saber, como que no somos más que humanos entes, todo polvo, todo tinieblas.»

Léase ahora la relacion auténtica que existe en el archivo del Excmo. Sr. Duque del Infantado, de la que se sacó copia en 1781:

«*Relacion del descubrimiento del estrecho de Anian, que hice yo el capitan Lorenzo Ferrer Maldonado el año 1588, en la cual está la órden de la Navegacion y la disposicion del sitio y el modo de fortalecerle y asimismo las utilidades de esta Navegacion, y los daños que de no hacerla se siguen.*

SEÑOR:

»Ante todas cosas conviene saber cuáles son las comodidades que se pueden conseguir por la navegacion del

Estrecho de Anian al mar del Sur, y habiendo considerado la navegacion que hasta ahora se ha tratado para las Filipinas, China y Japon y las otras partes de aquel mar, parece por buena cosmografía y geografía, que navegando por este estrecho se ahorra casi la mitad del camino. Donde esto se conoce bien es en un globo terrestre, ó en un mapa que tenga el polo por centro, y no en las cartas planas, las cuales, tan grande y dilatado muestran el punto del polo como es la línea de la equinocial, y por esta razon en ellas no puede parecer menor el un camino que el otro; y supuesto que esta doctrina quiere práctica visible, es excusado tratarla aquí; basta decir que por este estrecho se ahorra la mitad del camino, poco ménos: fuera de que tiene otra comodidad mucho mayor, y es que de una embarcacion se puede ir desde España á las Filipinas, y esto nó puede ser por donde ahora se camina, por haber de desembarcar en la nueva España y caminar ciento y cincuenta leguas por tierra, y esto es causa que la más de la gente que se envia á aquellas partes para los presidios y socorros, se quedan en la nueva España, ó cansados del mar, ó asidos á las delicias de aquellas tierras. Fuera de esto tiene otra notabilísima utilidad, y es que puede V. M., navegando toda la especiería (del Maluco y todo el Archipiélago y otras partes), por este estrecho hacerse total Señor de ella con mucha facilidad; porque almacenándola en la ciudad de Sevilla, le importará más de cinco millo-

nes por año, obligando á muchas naciones que vengan á España por ella, y en su recompensa traigan abundantemente todas las cosas necesarias á estos Reinos: con lo cual se excusará llevarse toda la plata que cada año viene de las Indias, poniendo al Reino en tanta necesidad. Asimismo se considera, que haciéndose este estrecho navegable se muda el trato y comercio que tiene la China con las Indias y se pasa á España; la cual comodidad alcanza á las Filipinas y á todas aquellas partes: porque el trato de la China con las Indias ha sido dañosísimo para España; tanto, que ha impedido la mayor parte del que solia tener, lo cual está probado con que VM. (por este respecto) tiene ahora estrechado el comercio que la China y Filipinas tienen con las Indias, tanto, que es imposible sustentarse aquellas partes como es razon, para resistir sus enemigos, que son muchos, y de necesidad aquellos Reinos han de venir á disminucion y no poderse sustentar, y por el contrario podrian por este camino y navegacion crecer y aumentarse en tanto número y posibilidad (por sus riquezas) que traerian flotas en esta carrera tan grandes como las que van á las Indias, trayendo á España mucha abundancia de riquezas de la gran China y Tartaria, y de otras partes que serian muy baratas, porque de solo oro se puede traer dos millones cada año, en que se puede conseguir muy grande interés, porque el oro vale en la China ménos de la mitad de lo que aquí vale, y junto con esto se trairán otras muchas

cosas, las cuales ahora estos reinos se proveen de ellas de manos de sus propios enemigos; con lo cual se enriquecen y cobran fuerzas para hacer guerra.

»Es de mucha consideracion (asimismo), proveer de gente de guerra aquellas partes para la defensa de aquellos Reinos y hacerlo con tanta facilidad, como por este camino se puede, con lo cual se impide que los enemigos se puedan hacer señores de ellos, como es posible hacerse por falta de gente y socorro, y siendo Dios servido de que nosotros hagamos semejante navegacion, se abre con ella una puerta por la cual se facilita la conversion de aquellos gentiles habitadores de aquellas partes, por cuyas almas quiso Dios padecer, que no es esta la menor, sino la mayor utilidad.

»Otras muchas puede ofrecer el discurso del tiempo, empero la más esencial de todas conocidamente, es prevenir los grandes daños que podrian sobrevenir, por no reconocer el Estrecho de Anian y fortalecerle, porque siendo verdad que lo hay (como yo testifico haberlo visto), seria notabilísimo el daño que podria suceder si fuese hallado y fortalecido de los enemigos, los cuales con mucho cuidado desean hallarle, pues sabemos como el año pasado de 608 salieron unos navíos de Inglaterra á le buscar. Porque siendo tomado de enemigos, pueden desde allí hacer muy grandes daños, que por la vecindad que tienen sus tierras con aquel Estrecho, les sería fácil cosa enviar por él una armada, la cual repartida de treinta en

treinta naves, se enseñorearan de las tierras de la Nueva España y Perú; adonde publicando ancha conciencia y libertad de Indios, podria ser que muchos y áun todos se les viniesen á las manos, y de tal suerte encastillarse en todo aquel mar, que no teniendo por donde enviar breve socorro, quedasen por señores de él irremediablemente; y tanto se puede temer este peligro, que cuando no supiéramos por cierta ciencia y vista de ojos tener esta entrada el mar del Sur, la habiamos de buscar para fortalecerla, ó para desengaño si no la hay y quedar sosegados los corazones sin temer este peligro, y aquí se advierte que si los enemigos no tienen hechos muy grandes daños en aquel mar, es por no tener todo el puerto que sea de consideracion, como lo es el que tiene el Estrecho de Anian, segun adelante se dirá, y porque ahora parece tratarse de semejante navegacion por mandado de V. M. y su Consejo de Estado, y del modo de fortificar el Estrecho, parece ser cosa al propósito hacer relacion de las derrotas de la navegacion, el sitio y puerto de aquella parte, con todos los discursos de mi viaje; y habiendo de comenzar por la navegacion, se advierta á la doctrina siguiente, segun la cual, todo buen marinero la podria hacer.—Pártese de España y presupónese que es desde Lisboa, desde adonde conviene poner la proa al Noroeste por camino de 450 leguas, hasta llegar á los 60 grados de altura de Polo Ártico; adonde se dará vista á la isla de Frislandia, antiguamente nombrada Tyle ó

Tule. Es una isla poco menor que Irlanda, desde la cual se tome la vuelta del Oeste corriendo por los 60 grados de altura, por navegacion de 180 leguas, hasta llegar á la tierra del Labrador, que es adonde comienza el estrecho del Labrador, ó estrecho Davis, cuya entrada es bien ancha por más de treinta leguas, y la tierra que tiene á la parte del Labrador, que es al Oeste es baja, más la parte contraria, que es aquella de la cual se forma aquella boca del estrecho, es de montes muy altos; allí se muestran dos bocas, en medio de las cuales están aquellos montes altísimos, y la una de ellas corre al Lesnordeste y la otra al Noroeste, y así conviene dejar la que queda al Lesnordeste, que es la que está á la mano derecha mirando al Norte, porque esta boca la hacen la Grutlandia y unas islas por donde últimamente se torna al mar de la Frislandia, y á esta suerte tomando la otra boca se ha de poner la proa en el Noroeste entrando por aquel estrecho por camino de 80 leguas, hasta llegar á los 64 grados escasos de altura. Allí hace el estrecho otra vuelta al Norte por 120 leguas hasta llegar á los 72 grados de altura, y allí torna aquel estrecho á hacer otra vuelta al Noroeste, por la cual se ha de navegar 90 leguas hasta llegar á los 75 grados de altura algo escasos; con lo cual queda desembocado todo el estrecho del Labrador, que, como dicho es, comienza en 60 grados y acaba en 75, y tiene de largo 290 leguas, haciendo tres vueltas muy grandes, la primera y última se corren del

Noroeste, Sueste, y la de enmedio de Norte Sur, y es por donde más angosto de 20 leguas y por donde más ancho de 40, y hace muchas calas, puertos y abrigos, que pueden ser socorro de cualquiera necesidad, y hasta los 73 grados pareció ser habitado de algunas gentes, porque en muchas partes de aquellas costas se vieron humos así de la una parte como de la otra. Paréceles á algunos inconsideradamente ser imposible navegar por tan grande altura de Polo. A esto se responde que los Anseáticos viven en 72 grados de altura, en cuyo puerto que es el de San Miguel, y en toda aquella bahía de San Nicolás entran todos los años casi mil naves de trato, las cuales para haber de pasar al mar de Flandes, de necesidad han de subir á 75 grados de altura, para dar la vuelta sobre la Finamarca.

» Habiendo desembocado el estrecho del Labrador, se comienza á bajar de aquella altura, navegando al Oeste cuarta al Sudoeste por 350 leguas, y se llega á los 71 grados de altura; que es adonde en nuestro viaje al tiempo que volvimos descubrimos una tierra altísima, sin que se pudiera entender si era tierra firme ó isla, mas hacerse consideracion que si es tierra firme será contra costa de la Nueva España. Desde esta tierra vista á 71 grados de altura, se ha de caminar la vuelta del Oessudoeste, por 440 leguas hasta bajar á los 60 grados, adonde ha de ser hallado el estrecho de Anian, con lo cual será observada la misma navegacion que yo hice á

lo ménos desde la Frislandia, porque es de saber que yo partí de los Bacallaos en demanda de esta isla, por llevar necesidad de bastimentos, los cuales tomé en unas islas que están cerca de ella, llamadas Gelandillas, que siendo tres solamente, es habitada la una y las otras dos son pastos para los ganados de aquella gente, que es muy rústica, aunque parecian ser católicos cristianos. Tornando á nuestra navegacion, digo segun mi parecer, que será más acertado cuando se haya desembocado el estrecho del Labrador, costear toda la contracosta de la Nueva España, por dos razones: la una por entender qué poblaciones tiene, y la otra para buscar en ella escalas y refresco para las Armadas que por este camino han de navegar.

»Segun la relacion hecha, parece haber de España á la Frislandia 450 leguas, y desde allí al Labrador 130, á desembocar el estrecho suyo 290, que todas son 920 leguas, las cuales sumadas con 790 que hallamos desde la boca septentrional del estrecho del Labrador hasta el estrecho de Anian, hacen 1.710 leguas, que tanto es lo que hay desde España al estrecho de Anian.

» El tiempo en que desembocamos el estrecho del Labrador, fué muy riguroso, por ser en los principios de Marzo, porque por el estrecho se navegó parte de Febrero; así padecimos grandísimos trabajos, de oscuridades, frios y tormentas, porque el dia era breve en todo aquel tiempo, y el frio tan grande, que el agua del mar

que salpicaba en el costado del navío se helaba de tal suerte, que parecia ser aquel navío hecho de cristal, y habia necesidad de picar los hielos porque se iban engrosando de tal suerte, que algunas veces los hallamos de más de un palmo de grueso; y es grande yerro pensar que aquel mar se puede helar todo, porque como es grande y aquel estrecho de grandes corrientes, éstas y las grandes olas por su continuo movimiento no le dejan helarse; mas en las orillas y partes donde el mar está quieto, creo que se puede helar segun pareció en nuestra nave, que el agua que salpicaba se helaba, solamente se sabe (y así nos fué dicho por aquellas gentes de las Gelandillas), que un estrecho de mar que hay entre la Frislandia y la Gruthlandia está helado la mayor parte del año, porque está en medio de grandes montes y cerros de la parte de la Frislandia altísimos, y no dan lugar á los rayos del sol, y por estar abrigados de altísimos montes no tiene combate de vientos que le inquieten sus aguas, y así el continuo sosiego le hace estar helado, como dicho es, y no se puede navegar, y lo mismo es en la gran bahía. Mas cuando tornamos por aquel estrecho del Labrador, que fué por el mes de Junio y parte de Julio, siempre gozamos de continua claridad, y tanto, que cuando llegamos á cortar el círculo Ártico, que se hace en 66 grados y medio, comenzamos á no perder el sol de vista, ni jamás se cubrió por el horizonte, hasta que otra vez lo tornamos á cortar en medio el estrecho del Labrador,

y así de la continuacion del sol sobre el horizonte estaba el aire tan caliente, que nos causó más calor que el que hace en la parte que mayor es en España, mas no porque cuando nos poniamos al sol, sus rayos ofendiesen mucho, y siempre nos corrieron vientos largos del Norte, con los cuales se desembocó fácil y prestamente el estrecho del Labrador; verdad es que sus grandes corrientes de flujo y reflujo ayudan mucho al entrar y salir, aunque sean los vientos contrarios, porque allí como son muy continuos los del Norte, hay necesidad á la ida de España á Anian de valerse de las mareas, con la cual relacion se concluye con lo que es las derrotas de esta navegacion y sus accidentes.

»El estrecho que descubrimos en 60 grados de altura, que está 1.710 leguas de España, parece, segun tradicion antigua, ser el que los cosmógrafos nombran en sus mapas de Anian, y si es verdad que lo es de necesidad, lo ha de hacer estrecho, de la una parte la Asia y de la otra la América, lo cual parece ser así segun el discurso siguiente.

»Despues que hubimos desembocado por el mar grande, fuimos costeando por la parte de la América por más de cien leguas, la proa en el Sueste, hasta llegar á los 55 grados de altura, en la cual costa no se halló poblacion ni boca del mar que fuese indicio de otro estrecho por el cual pasando el mar del Sur al mar del Norte, pudiese aislar aquella parte, y de aquí se coligió ser toda aquella

costa de la América, y que continuándola, podia llegar brevemente á Quivira y cabo Mendocino; dejamos esta parte, la cual (como dicho es) conocimos que se iba continuando, y puesta la proa en el Oeste, caminamos cuatro dias con un viento tasado, tal que se pudieran contar á 30 leguas por singladura; y habiendo caminado 120 leguas segun esta fantasía y punto de la carta estimado (aunque de aquel mar no la teniamos), descubrimos una grandísima tierra, y de grandes sierras, con una larga y continuada costa, de la cual nos apartamos por convenir así á nuestro intento, siempre enmarados, navegando unas veces al Nordeste, otras al Nornordeste y otras al Norte, de adonde nos pareció (por mayor) que se corria aquella costa Nordeste, Sudueste. No pudimos conocer las cosas particulares de ella, por ir (como dicho es) tan enmarados, y así tan solamente puedo afirmar que tiene poblaciones hasta muy cerca del estrecho, porque en mu chas partes se vieron salir muchos humos, y así segun buena cosmografía, nos pareció ser tierra de Tártaros ó del Catai, y que á pocas leguas de aquella costa estaria la gran ciudad de Cambalu, metrópoli del gran Tártaro. Finalmente, siguiendo la dicha costa nos hallamos en la boca del mismo estrecho de Anian, por donde quince dias ántes habiamos desembocado al mar grande, el cual reconocimos ser el del Sur, donde son Japon, China, Malucas, India y Nueva Guinea con el descubrimiento del Capitan Quirós, y toda la costa de la Nueva España y Perú

»En la boca que hace el estrecho por donde desemboca al mar del Sur, hay un puerto á la banda de la América, capaz de quinientas naves, aunque en cierta parte de él es desapacible y de mal surgidero á causa de las corrientes que en la marea que baja del Norte al Sur entran por la boca de él y baten fortísimamente en una parte que hace el puerto cerca de la boca, entrando en él á la mano derecha, porque se ha de entender que la boca del puerto está abierta al Norte, y entra haciendo una espira ó caracol. Pareció no haber sido tocado aquel puerto de piés humanos, digo sus orillas, porque en cierta parte de él tiene un remanso, en cuya orilla se hallaron infinidad de cáscaras de huevos de las aves marítimas que á las orillas del mar suelen desovar, y estos pareció ser traidos de las corrientes del Norte, y eran en tan grande número, que hacian un muro de una vara de alto y ocho pasos de ancho. Hallóse en este puerto un rio de agua dulce, muy grande y tan fondable que se pudo entrar con nuestro navío á hacer agua en él, y me parece que pudiera entrar una nave de quinientas toneladas. La mayor parte de este puerto es arenisco, particularmente adonde se hace este rio, y adonde baten las corrientes; mas por la banda del Norte, tiene un abrigo de peñas cortadas, de más de dos picas en alto; en algunas partes, sobre las cuales se hace un sitio llano, largo y angosto, al cual circunda el mar, dejándole un poco de tierra firme por la banda del Este, en el cual sitio se puede hacer

una grandísima poblacion, y por ahora un fuerte, que será de mucha consideracion. La tierra que es continente con este puerto, es muy apacible y tiene llanos grandísimos á la parte del Sueste, haciendo punto en el puerto, y estos son poblados de un monte bajo, que en algunas partes de él se hallaron romeros, los cuales llanos siendo desmontados, pueden servir de lindas labranzas y huertas, porque segun su disposicion se pueden regar la mayor parte de ellos, porque es de saber que aunque esta tierra está en 59 grados de altura de Polo, es de muy gracioso temperamento, porque todo aquello que está á la banda del Sur y le abrigan y defienden los montes que tiene á la banda del Norte, es muy templado, adonde el frio del invierno no es con exceso, sino muy moderado, porque siempre está descubierto á los rayos del sol y libre de los vientos del Norte, y solamente le soplan los del Sur cuando corren, que estos siempre son templados, y más allí que vienen por cima del mar, que es lo que suele hacer caliente el aire: el efecto fué conocido por los géneros de frutas que allí se hallaron, y es de considerar que aunque esta tierra está en tanta altura, no por eso dejará de ser muy buena de habitar, pues lo son otras muchas que corren por este paralelo, como es Edimburgo, de Escocia, y los principios de la Suevia y Hapselia, y Riga, ciudades de la Livonia, Dublina de Hibernia y Nidrosia, ciudad de Noruega, y muchas partes de la Moscovia, y otras tierras muy buenas que son habitadas

y tratadas y conocidas, que aunque están apartadas del calor de la costa, son de frio tolerable. El mayor dia de verano en esta tierra es de diez y ocho horas y media, y lo mismo la mayor noche del invierno, y por esta razon es la noche del verano de cinco horas y media y el dia de invierno de otras tantas. En el rio que entra en el puerto, y en otro que está más abajo á la banda del Sueste, hay muchos y grandísimos árboles, y los más de ellos frutales, de frutas buenas y algunas semejantes á las de España, como son manzanas, peras y ciruelas silvestres, y otras no conocidas de diversas formas; y así por no caer en algun grande peligro (como fuera posible), ordené á mi gente no comiesen de la fruta que primero no se hallase en alguna parte ser picada y comida de las aves, y con esto se conoció no haber fruta dañosa, y todas las más de ellas eran pasadas en sus mismos árboles del año pasado, porque en aquella sazon no habia frutas maduras, por ser el tiempo que allí estuvimos parte de Abril y todo Mayo y parte de Junio; y así de conservarse las frutas de un año para otro pasadas en sus árboles, se conoció no haber sido su invierno muy riguroso. Halláronse en un valle que el rio de abajo hace (que era hondo y parecia ser muy templado) vides de uvas silvestres, y lechías, que es una fruta sabrosa de la India que siempre se halla en tierras templadas. Por cima del puerto, mirando entre el Norte y el Este, por toda aquella cuarta de aguja, hay unos montes no muy altos, sino muy tra-

tables y abundantes de todo género de caza, adonde se hallaron perdices y conejos algo diferentes de los de España, venados pintados de pintas blancas y negras sobre lo pardo, y por cuernos unas grandes palas, aunque algunos no las tenian; viéronse dos géneros de puercos, los unos como los que se crian en las Indias, que tienen en el espinazo el ombligo, aunque mayores, y los otros como los jabalíes de España grandísimos. Halláronse algunos búfalos y otros muchos animales, mas no se vió ninguno que fuese feroz. El mar es abundantísimo de pesca, y todo marisco muy bueno y sabroso, aunque mayor que el que acá conocemos, porque se tomaron cangrejos de media vara de través, siendo los de nuestras costas no mayores que la palma de la mano. La parte frontera que es á la banda del Asia ó Tartaria, tiene montes altísimos, tanto que en algunas partes de su mayor altura se sustenta la nieve todo el año, particularmente aquellos que miran al Norte, y estos son tan montuosos, ásperos y fragosos, que parece imposible poderlos tratar, y la mayor parte de sus árboles son pinos muy altos, los cuales nacen hasta en la orilla del mar. En la misma parte de la Asia, enfrente de la boca del puerto, se hace un remanso del agua del mar, adonde hay un cañaveral muy grande de carrizos que nacen dentro de la misma agua, cerca del cual hallamos ser la mayor pesquera de todas aquellas partes. Allí se mataron muchos pescados y muy grandes, y algunos conocidos, como son

corvinas, cóngrios, lenguados y otros semejantes, aunque mayores que los que por acá se hallan. Viéronse pasar algunas veces grandísimos pescados, los cuales iban del mar del Sur al mar del Norte, y entre estos se conocieron ballenas y bufadores y otros monstruos muy grandes, y pareció que la razon de hacer semejante tránsito era que siendo entrada de verano, dejaban las aguas calientes del mar del Sur por gozar de las frescas del mar del Norte.

El estrecho de Anian es de 15 leguas de largo, porque fácilmente se desemboca y pasa con una marea que dura seis horas, y estas mareas son allí recísimas excesivamente. Tiene seis vueltas en todo este largor, y las dos bocas que tiene de entrada y salida, se miran la una á la otra por línea de Norte Sur, digo, que están la una con la otra Norte Sur. La boca que tiene á la banda del Norte (que es por donde nosotros entramos) tiene ménos de medio cuarto de legua de anchura, y de la una y otra parte tiene dos peñones cortados, aunque la peña que tiene á la parte del Asia es más alta y más pendiente que la otra, de tal suerte, que hace debajo de sí un abrigo, en tal modo, que ninguna cosa que cayese de la parte alta podria dar en el pié de ella. La boca que sale al mar del Sur por junto al puerto, es de más de un cuarto de legua de anchura, y desde allí se va siempre ensanchando y abriéndose aquellas dos costas. Tiene el estrecho en medio de sí, en el fin de la tercera vuelta, un grande pe-

ñon ó isleta hecha de una peña tajada, de tres estados de altura, poco más ó ménos, y porque es en forma redonda, muestra ser su diámetro de doscientos pasos, juzgándola desde aparte, está distante de la tierra firme de la Asia un muy breve espacio; mas todo es de vajíos y arrecifes, y no se puede navegar sino con barcos; mas aquello que hay desde la isleta á la tierra firme frontera que cae á la banda de la América, es su anchura ménos de medio cuarto de legua, y aunque su canal es tan fondable que dos naves y áun tres pueden pasar juntas por él, es hácia las orillas de vajíos, sobre los cuales con una fácil diligencia se puede levantar y fundar dos baluartes en angostando la canal á tiro de mosquete; sobre esta isleta ó sobre los vajíos que se podrian levantar, y sobre la contraria costa, se pueden hacer (como dicho es) dos baluartes, los cuales con la artillería podrán muy seguramente guardar y defender el estrecho, y si las corrientes no fueran tan grandes, se le pudiera poner una cadena, que fuera de grande importancia, aunque ya se podria hacer con tal industria que pudiese sustentarse y resistir á las corrientes. La disposicion del estrecho es en tal forma, que con tres atalayas que se miren la una á la otra, se puede descubrir 30 leguas dentro el mar del Norte, y con ahumadas dar aviso á los baluartes y al fuerte del puerto, si descubriesen navíos, para que se les impida el paso si fuesen de enemigos, y teniendo en el puerto continuamente dos navíos aprestados para seme-

jantes necesidades, podrán estos atravesarse entre los dos baluartes (que para todo tendrán tiempo, supuesto que el que quisiere entrar ha de esperar de necesidad á la marea) y allí entretener y embarazar á los navíos enemigos, en el inter que los baluartes los cañonean y ponen á fondo, porque es de saber (como ya está dicho) que aunque vengan muchas naves enemigas, no podrán pasar más de dos ó tres por la canal, y si conviniere descubrir el mar del Sur (aunque pienso no ser necesario por ahora) tiene el estrecho dos montes altos, uno á la parte de la Asia y otro á la de la América, los cuales se miran el uno al otro, y ambos juntos al fuerte y á las atalayas, y estos descubren ambas las dos costas en contrario puesto cada uno, los cuales podrán dar aviso de todos los bajeles que se descubrieren por el mar del Sur para que se haga la prevencion ya dicha, con lo cual será este estrecho defendido, y solos los españoles lo podrán navegar con grande seguridad, y gozar de las grandes utilidades que promete, porque verdaderamente no sé yo qué puesto hay en todo lo descubierto que así tenga correspondencia con casi todas las tierras del mundo, como éste, porque desde allí se puede navegar á todas ellas, y así se puede presumir que vendrá á hacerle el tiempo una grandísima y riquísima poblacion.

»La boca del estrecho por la banda del Norte es dificilísima de conocer, porque tiene una costa continuada de Este Oeste, y las dos partes que hacen el estrecho se

encubren la una con la otra, porque su entrada y vuelta primera se describe Nordeste Sudoeste, y no se deja ver desde el mar afuera, y por esta causa no es mucho que no se haya hallado de los que le han buscado; porque cuando nosotros llegamos á él, no le conocimos por algunos dias que allí estuvimos barloventeando por aquella costa, con tener una muy buena relacion del Juan Martinez mi piloto, que era un portugués natural de Algarve, hombre muy viejo y de mucha experiencia; mas faltábanle las señales de aquellos montes, que son las que yo tomé y pinté para hacer otra segunda navegacion si se me ofreciera, como creí ofrecérseme, porque aunque sabiamos haberle de hallar en los 60 grados de altura, por ser aquella costa muy larga del Este Oeste, nos hizo estar en dudas, tanto que al piloto le pareció no haber llegado á él por más de cien leguas, segun la fantasía de su derrota, y á mí me pareció que ya estábamos sobre él, como sucedió, que saltando en una chalupa á costear la orilla del mar, la misma corriente me embocó por el estrecho, con que fué conocido. La razon por donde me pareció haber llegado al estrecho, y estar sobre él, fueron las grandes corrientes que allí hallé, las cuales venian de la tierra y tornaban á ella, tanto que algunas veces, estando nuestro navío enmarado, y mar en través muy apartado de la costa, lo hallamos junto á ella, y otras veces estando junto á la tierra, lo hallábamos muy enmarado.

»Tienen aquellos montes junto al estrecho una peña altísima sobre un alto monte á la banda de la Asia, de color blanca; y siendo la peña tajada y en forma inaccesible, tiene en su mayor altura tres muy grandes árboles, que mirados de Norte Sur se ven bien distintos el uno del otro, y de la una y otra parte de esta altísima peña muestran los montes una perspectiva á manera de dos grandes sillares muy conocidos. Una legua de la boca del estrecho, á la banda del Oeste, hay un peñon alto y pelado, al cual circunda el mar, y en la hora que está la marea más baja, me parece que distará de la tierra firme cuatro picas de largo. A la banda del Este de la boca del estrecho, hay un grande y hermoso rio de linda agua y de muchos árboles, adonde hicimos agua, porque allí tiene un mediano abrigo, con dos grandes peñones que se hacen en una punta. Hay otro rio, una legua ántes de llegar á este, de buena agua, aunque carece de árboles. Los montes que se descubren á la parte de la Asia (por esta banda del Norte), son altísimos mirados desde el mar del Norte, y tienen grandes arboledas; y llegado cerca, parece ser todo pinares; mas los montes de la parte de la América son más bajos y de árboles menores; mas no parecia haber frutales en ninguna de estas dos partes.

»En el puerto adonde nuestra nave surgió (que es el que está dicho en la boca del estrecho á la banda del Sur), estuvimos desde los principios de Abril hasta me-

diado Junio, y en este tiempo vino por allí una nave grande de ochocientas toneladas, de la parte del mar del Sur á embocar por el estrecho, con la cual tuvimos ocasion de ponernos en arma; y habiéndonos apaciguado los unos con los otros, tuvo aquella gente gusto de darnos algunas cosas de las que traian por carga y mercancía, que era mucha y toda conocidamente, ó la mayor parte de ella, eran cosas semejantes á las de la China, como son brocados, sedas, porcelanas, plumas, cajones, piedras, perlas y oro; y esta gente pareció ser Ansiáticos, que son los que habitan en la bahía de San Nicolás, ó en el puerto de San Miguel; y para mejor nos entender con ellos, nos fué forzoso hablar latin los que lo sabian, con muchos de ellos que lo sabian hablar, mas no pareció ser católicos, sino luteranos; decian venir de una ciudad muy grande, que estaba poco más de cien leguas del estrecho, que aunque no me acuerdo bien de su nombre, me parece que la nombraban Roba, ó un nombre á este modo, la cual dijeron ser de un muy grande puerto y un rio navegable, y que era sujeta al gran Can, porque dijeron ser de Tartaria, y que en aquel puerto dejaban ellos otra nave de su misma patria. No pudimos informarnos más de esta gente, porque siempre procedieron con recato y poca confianza temiéndose de nuestra gente, y por esta causa nos dividimos los unos de los otros; y habiéndolos dejado cerca del estrecho, dentro del mar del Norte, nos venimos la vuelta de España, y es cosa

muy de creer que estos fueron ansiáticos, porque como habitan en 72 grados de altura, les es cosa fácil y muy apropósito tratar este estrecho y navegacion; y pues bastantemente queda hecha relacion de todas las cosas particulares de esta navegacion, la disposicion del sitio y su fortificacion, y las utilidades que de semejante navegacion se siguen, y los daños que de no hacerse se pueden ofrecer; parece ser cosa puesta en razon tratar cuáles sean las cosas que ha de prevenir la persona á quien le fuese encomendado este negocio, y saber los gastos que en semejantes prevenciones se pueden ofrecer, para que con esto tenga efecto el intento de V. M. y su Real servicio.

» PREVENCIONES Y GASTOS DE ESTE VIAJE.—Primeramente conviene hacer tres navíos, la capitana de ciento y cincuenta toneladas, y los otros dos cada uno de á ciento, y estos, sean hechos con unos cajones debajo del agua, segun la traza que para ello se dará á su tiempo, y con esto se excusa irse á fondo una nave aunque se abra por la parte de abajo, porque solamente se hinche de agua aquel cajon que responde á la rotura, y los demás no, por ir todos calafateados, y tambien que si recibiese algun bombardazo entre dos aguas, por donde el agua entrase, por allí tornará á salir, sin echarle á fondo como me consta por experiencia del mismo navío con que hice la dicha navegacion y descubrimiento. Estos navíos han de ser de contra costado y emplomados, he-

chos con muchos y muy gruesos corbatones, y pernos muy largos, cuya forma ha de ser cerrados por la parte alta, digo metidos de bordo, y por la parte baja chatos y muy bien lastrados, y siendo fabricados en este modo, podrá cualquiera de ellos salir orceando contra el viento, si se hallare cerca de la tierra en alguna tormenta con viento travesía, que es el mayor peligro en que una nave se puede hallar, porque siempre estos navíos son grandes bolineros y pueden meterse del — O — cinco cuartas; y si por desgracia viniese á encallar en algun bajío (por ir por mares no conocidos), podrán salir mejor que otros, porque como son chatos de abajo, no se trastornan y pueden esperar socorro de los suyos y de la pleamar.

» Asimismo conviene llevar dos lanchas, una armada y otra desarmada en madera, para armarla al tiempo de la necesidad, si la que va armada se perdiese, y éstas han de llevar remos para mejor llegar á sus navíos en todos tiempos, ó hacer otras cosas que se puedan ofrecer, porque esta lancha ha de ir cerca de la costa y á vista de los tres navíos (los cuales siempre han de ir apartados cuatro leguas metidos á la mar) y les avise de todas las cosas particulares y señaladas que hallaren en la costa; y por esta razon conviene que su capitan sea hombre experto, hábil, animoso, prevenido y muy fiel; y esta lancha ha de ser tan grande, que pueda en una necesidad hacer veinte pipas de agua, la cual y los tres navíos y la lancha desarmada todos envelados, y puesto á punto de

navegar, bien enjarciados, costarán ocho mil ducados.

» Es bien llevar en estos navíos seis piezas de artillería reforzadas para la amura, porque siendo ellos muy fuertes como dicho es, muy bien las podrán sustentar, y más atrás doce menores, las cuales diez y ocho piezas se repartan en los tres navíos, que costarán mil y quinientos ducados.

» Mas doscientos mosquetes á tres ducados cada uno, costarán seiscientos ducados.

» Mas ciento y cincuenta arcabuces para si se ofreciere saltar en tierra en alguna ocasion de muchas que se ofrecen en los descubrimientos, á dos ducados cada arcabuz, valen trescientos ducados.

» Picas, pólvora, plomo, cuerda, bombas, artificios de fuego, balas de artillería y toda municion, seiscientos ducados.

» Hay necesidad de tres pilotos, hombres cuerdos, fieles, vigilantes y españoles, y sus ayudantes, y dos docenas de bonísimos marineros, que vayan repartidos por todos los tres navíos, los cuales quedan de este viaje diestros para ser pilotos de esta carrera, y finalmente es bien llevar de toda suerte de gente, doscientos hombres, y que estos sean lo más que se pudiere hombres de mar, porque el marinero cuando es menester sirve de soldado, y el soldado no sabe en ninguna ocasion servir de marinero, todos los cuales se han de repartir en esta forma: que en la capitana vayan ochenta hombres, y en cada

navío á cincuenta, y los veinte restantes en la lancha, para que si se ofreciere tomar el remo en las manos, haya gente para ello, y toda esta gente vaya pagada por un año, dándoles á los pilotos mil ducados á cada uno, y á todos los doscientos hombres á cuarenta y ocho ducados cada uno, que es á razon de cuatro ducados cada mes, que montan nueve mil y seiscientos ducados por un año.

» Y porque entre estos doscientos hombres hay aventajados oficiales de guerra y mar, y acompañados de los pilotos; me parece que podrán montar las ventajas de un año, tres mil ducados.

» Hánse de llevar respetos de jarcias, cables, áncoras, lona, brea, estopa y todo velámen, herramientas, clavazon y telas de plomo para reparar algun daño de la artillería enemiga, que todo montará mil y quinientos ducados.

» Mas doscientos ducados de hachotes de cera para el farol de la capitana y almiranta, que por ser en esta navegacion los dias muy largos y las noches breves, no pongo más, pues es sin duda, que en muchos dias no se verá cubrir el sol.

» Repártanse en todas las naves doscientos ducados de botica.

» Y porque las cosas del mar son dudosas, es bien llevar bastimentos para dos años, porque á lo ménos lo que es el vino puede servir á la vuelta, y así guardando

la órden de las raciones ordinarias, son necesarios para los tres navíos dos mil y doscientos quintales de bizcocho, que pagados á cuatro ducados, montan ocho mil ochocientos ducados.

» Y porque suele dañarse el bizcocho, y por esta falta venir la gente á padecer grandes trabajos; es bien llevar cuatrocientos quintales de harina, que pagados á dos ducados, montan ochocientos ducados.

» Las raciones del vino en dos años suman nueve mil ciento y veinticinco arrobas, que pagadas á razon de seis reales, hacen cuatro mil y novecientos y setenta y siete ducados.

» De toda carne, cecina, tocino y gallinas para los enfermos, dos mil y quinientos ducados.

» Mas cuatrocientos ducados de todo pescado.

» De aceite, vinagre y legumbres seiscientos ducados.

» Mas trescientos ducados de queso.

» Mas cien ducados de sal, porque es de mucha importancia llevar buena cantidad de ella, porque en las necesidades suele aprovechar que, ó bien tomando alguna gran cantidad de pescado (como suele acaecer) ó llegando adonde se pueda hacer alguna carne, con la sal se sustenta para todo el viaje.

» Todas las cuales dichas partidas y gastos suman cuarenta y siete mil y setenta y siete ducados, y esto es lo más que puede costar el despacho de estos navíos, aunque dejo algunas cosas menudas que se pueden ofre-

cer, y no se pueden excusar; y mirando bien se compra harto barato un beneficio tan grande, que es uno de los mayores que ahora se pueden ofrecer, y se excusan grandísimos daños como de no hacerse se podrian ofrecer á los Reinos de V. M.; y finalmente es bien tomar todo lo que otro puede tomar y hacernos daño con ello, porque no sé yo por qué es bien hecho, que la parte descubierta y conocida por hombre español, la dejemos tomar al extranjero, y más, si con ella nos puede dañar y hacer guerra, y no sólo esto, sino que si la toma, es sin duda que este tal le dará al demonio las mejores primicias de aquellos Reinos, que son las almas de sus naturales, sembrando entre ellos su mala y perversa secta, que todo este riesgo tiene desamparar esta navegacion y dejarla á que la haga el enemigo, para que por ella se venga á apoderar de todos aquellos Reinos, y más fácilmente de aquel nuevo descubrimiento de la Nueva Austrial, que siendo tan grande y tan dilatado como nos informan, aquel que se hiciera señor de él, lo será de todo el mar del Sur, y pues habiendo de caminar por tan largo y prolijo camino como es el del Cabo de Buena Esperanza, han tenido medio los enemigos para tener en la India y en aquellas partes siete factorías (como se dice que las tienen hoy dia) y hecho fuerte en la isla de Ternate con tanto perjuicio de la Hacienda Real de Su Magestad, claro está de entender, que si hallaren este camino tan breve y puerto tan acomodado, que sería

mucho mayor el daño que podrian hacer. Por lo cual parece ser cosa más justa, atender al daño que puede suceder de no tomar y fortalecer este estrecho, que no á los gastos que de hacerlo se pueden ofrecer; porque quien quisiere tener y gozar grandes haciendas, grandes y diversos son los gastos que ha de tener y grandísimos los cuidados que ha de padecer. Finalmente, si V. M. se hiciere señor del mar, lo será de la tierra, y si no, con dificultad se podrá conservar lo que se posee, y esto digo como hombre que conozco mucho de las cosas del mar, y sé cuanto vale el imperio de ella, sin el cual es imposible gozar el imperio de la tierra, y estas últimas razones basten para los que saben entender materia de Estado, y para que si hay quien se descuide, despierte y se ponga en vela, que pienso que son muchos los enemigos públicos y secretos, y muchas las naciones que aborrecen á España, y no diga nadie (como pienso que se ha dicho) que no hay dinero para hacer semejantes prevenciones, porque V. M. está necesitado, y si alguno lo dijere y hallare estar su Rey con necesidad, ayúdele con parte de su hacienda, y advierta que le estará mejor gastarla en esto, que por no hacerse, se la quite toda otro dia el enemigo, que por mucho que él ponga, pondrá más el que se hiciere cargo de poner en ejecucion un negocio tan árduo, que yo como marinero no ignoro cuán grande es, y cuántos peligros tiene, y sólo puede conocer esto el que supiere cuán grande es la braveza del mar del

Norte y su grande inquietud. Es verdad que navegando de golfo, lanzado con tan buenos navíos como para este efecto se han de hacer, no hay que temer al mar por muy bravo que sea, mas aquí se ha de costear por las razones atrás referidas, y el costear en un mar tan inquieto, es sumamente peligroso, y tanto que no habrá marinero á quien no haga temblar el corazon, sólo el pensarlo, y así me parece que si se hallare quien lo acepte, no lo pierdan de vista, porque si hay uno, creo que no habrá dos, y adviértese que semejante jornada no le puede ser de ningunos provechos al que la hiciere, sino de muchos trabajos, por lo que es aprovechamiento, no sé yo que lo tenga por esta primera vez, y no hay que confiar en que los enemigos no los han de hallar esta entrada ú otra si la tiene el mar del Sur, pues sabemos que son muy marineros y tan animosos como yo para arrojarse como yo me arrojé; y digo señor, que es tanto el cuidado que tienen de hallar alguna entrada, que tengo entendido por relacion que de ello me hizo el capitan Baltasar de la Just, residente en Fonte Rabía, estando tratando conmigo de este particular á siete dias del mes de Julio de este año de 1609, cómo los franceses tienen hecho un fuerte en el Rio de Canadá, que está 300 leguas metido la tierra adentro de los bacalaos, confiados de hallar desde allí entrada que pase al mar del Sur; digo esto, no porque entiendo que por allí puedan hallar entrada, porque es imposible que puedan atravesar aquel

rio más de mil leguas que hay de travesía, y tambien porque yo costeé casi todo lo que estaba por descubrir de la costa de la América por el mar del Sur, y no hallé ninguna entrada ni boca de rio que fuese de consideracion. Mas dígolo, señor, porque se entiendan las grandes diligencias que hacen los enemigos para entrar.

»Asimismo se advierte, que si V.M. mandara hacer este descubrimiento, sea con secreto, y de tal suerte ordenado, que los pliegos y la instruccion no los abra el cabo de los navíos, hasta haber entrado cuarenta leguas á la mar, porque con esta disimulacion se pueden desmentir las espías, fingiendo que se arma para otro efecto; y queriendo Dios que nos sea otra vez descubierto el estrecho, conviene luego el primer año siguiente enviarlo á fortificar, porque se ha de entender ser cosa imposible que tanta gente como será en este descubrimiento hayan de callar tanto, y ser todos tan prudentes, que no se publique esta navegacion y sus derrotas, y siendo entendidas de los enemigos, por ellas mesmas lo buscarán y hallarán y fortificarán de tal suerte, que sea menester mucho y muchos gastos y hombres para quitárselo; y así conviene llevar esta mira desde el dia que se dé el despacho para descubrirlo.»

Cuando fué conocida en Europa esta relacion de Maldonado, encontró varios defensores en las más altas re-

giones científicas. Véase la *Memoria* que en 31 de Noviembre de 1790 leyó á la Academia de Ciencias de París uno de sus más respetables miembros:

«*Memoria leida en la Academia de las ciencias de Paris por Mr. Buache, Geógrafo mayor de S. M. Cristianísima.*

»Há cerca de trescientos años que se conoce la importancia del paso del N. O. de la América, siendo este el objeto de las frecuentes indagaciones de las naciones comerciantes de Europa, y de un premio de 20.000 libras esterlinas ofrecidas por el Parlamento de Inglaterra á los navegantes nacionales que lleguen á descubrirlo.

»En vista de todas las tentativas que inútilmente se han hecho con este objeto y de los viajes que en estos últimos tiempos emprendieron, el célebre Cook con el fin de reconocer las costas del N. O. de la América, donde se suponia una de las bocas del paso; Mr. Youngo registrando de nuevo la bahía de Hudson, donde se creia la otra, y Mr. M. Hearne y Goumd cruzando desde la bahía de Hudson hasta los confines del mar Glacial, al través de las tierras donde se imaginaba un estrecho, cualquiera podria inclinarse á dudar de la existencia de la comunicacion de ambos mares, y esta tal vez es la opinion general en el dia. A pesar de esto, asegurado de la confianza que inspira la verdad, paso á proponer á la Academia la relacion de un navegante, que desde los

principios en que empezó á cuestionarse, halló el paso del N. O. La relacion de semejante descubrimiento es auténtica, los hechos que se citan en ella, de ningun modo se oponen á las circunstancias ciertas que hemos sabido de otros navegantes, y además nos informan de la verdad de otros muchos hechos que refieren diferentes autores, los cuales, como hasta ahora no se han podido comprender, se han mirado como fabulosos ó como disputables.

»Un navegante español llamado Lorenzo Ferrer de Maldonado, es el que en el año de 1588 descubrió el paso del N. O. que voy á describir, y la relacion de semejante descubrimiento, se halla en una Memoria manuscrita que él mismo presentó al Rey de España en 1609, para estimularlo á que repitiesen los navegantes este paso y se hiciesen dueños de él. El Sr. Mendoza, oficial de la Marina de España, conocido de la Academia por sus luces y celo y encargado de la Corte de Madrid para formar un establecimiento semejante al que tenemos en Francia para la construccion de cartas marítimas, etc., es quien me comunicó una copia fiel de esta Memoria. Despues de haberla leido y habiendo hecho conversacion sobre ella, me la franqueó para que hiciese el uso que tuviese por conveniente. En tanto que el Sr. Mendoza se ocupa entre nosotros en juntar los objetos necesarios para su establecimiento, el Gobierno ha dispuesto que se reconozcan todos los archivos de España y se saquen de ellos las relaciones originales de antiguos viajeros y na-

vegantes españoles, y yo me atrevo á decir desde ahora que la geografía puede esperar los mayores auxilios de sus conocimientos y de su celo.

La Memoria del navegante español se titula *Relacion del descubrimiento del estrecho de Anian, que yo el capitan Lorenzo Ferrer de Maldonado hice el año de mil quinientos ochenta y ocho, en la que se ve la derrota que es preciso seguir, la disposicion local y modo de fortificarle, como tambien las utilidades que puede ocasionar el repetir una nueva expedicion y los inconvenientes que pudiera haber en omitirla.* En dicha Memoria se halla trazada por el autor la derrota y un plano particular del estrecho de Anian, con dos vistas, una de la entrada y otra de la salida, las cuales igualmente delineó en dichos lugares, para facilitar su reconocimiento. Este plano y estas vistas, son las que tengo el honor de presentar hoy con mayor extension á la Asamblea; pero como en el dia sólo puede ofrecer una idea de este descubrimiento, no haré más que manifestar la derrota que siguieron dichos navegantes en 1588, y hacer constar por ella la existencia del paso del N. O.

Hé aquí la relacion del navegante:

«Partiendo de España, v. gr. del puerto de Lisboa, »es preciso navegar al N. O. la distancia de 450 leguas »y hasta los 60° de latitud, desde donde se avistará la isla »de Frislandia; desde allí se camina á la costa del Labra-

» dor, donde comienza el estrecho del Labrador ó de Da-
» vis; aquí hay dos entradas ó bocas, una que va al N. E.
» y la otra al N. O. Se dejará en la derecha mirando al N.
» la que va al N. E. Esta boca, está formada por la Groe-
» landia y sus islas, y vuelve á tomar la mar de Frislandia.

» Tomando la otra entrada, se hace derrota al N. O.
» en un estrecho, el espacio ó distancia de 80 leguas y
» hasta la altura de 64°. Aquí el estrecho vuelve al N., y
» sigue esta direccion 120 leguas, hasta los 72°. Desde
» este punto vuelve al N. O. siguiendo 90 leguas, y se
» llega á 75° de latitud, donde acaba el estrecho del La-
» brador; éste tiene 290 leguas de longitud; su mayor an-
» chura 40 leguas, y 20 la menor; encuéntranse en el, puer-
» tos calas y abrigos que pueden servir en caso necesario,
» y parece ser habitado hasta los 73°, á juzgar por los fue-
» gos que se vieron en muchos parajes, tanto en una costa
» como en la otra.

» Concluido el estrecho del Labrador, se navega del
» O. ¼ S. O. la distancia de 350 leguas hasta los 71°. A
» nuestro regreso, descubrimos por esta latitud una tierra
» muy elevada, que no pudimos averiguar si era tierra fir-
» me ó isla, sólo sí se pensó, que en caso de ser tierra fir-
» me, deberia ser la costa opuesta á la costa septentrional
» de Nueva España. Luégo que se ve esta tierra y desde
» los 71° de latitud, es preciso correr al O. S. O. la distan-
» cia de 440 leguas, y se arriba á la altura de 60°, donde
» se debe hallar el estrecho de Anian: con esta instruccion,

» se logrará hacer la misma derrota que yo conseguí » desde la isla de Frislandia, que fué el punto de mi salida.

» Cuando llegamos á la salida del estrecho del Labra- » dor, hacia un tiempo muy riguroso; esto era á primeros » de Marzo. La travesía del estrecho fué en parte de Fe- » brero, por cuya razon padecimos mucho por la oscuridad, » por el frio tan intenso, por el agua de la mar que recha- » zaba contra el bajel, se helaba súbitamente, de manera » que el navío parecia de cristal: tambien tuvimos precision » de aferrar las velas, las cuales en muchos parajes tenian » más de un palmo de espesor. El pensar que el mar de » que vamos hablando puede helarse del todo, es un error, » porque como es un estrecho muy ancho que tiene cor- » rientes muy violentas, éstas y las gruesas olas no le » permiten helarse por su movimiento continuo; y así me » persuado, que sólo puede helarse la orilla y en los para- » jes donde el agua está tranquila, á juzgar por lo que » pasaba en torno de nuestro navío.

» Cuando regresamos por el estrecho de Labrador, » que fué en el mes de Julio, disfrutábamos de una claridad » continua. Desde que llegamos al círculo polar por los » 66° ½ de latitud, comenzamos á gozar del sol, el que no » nos faltó hasta que volvimos á pasar segunda vez este » círculo, que se halla hácia la mitad del estrecho. Con » motivo de tener continuamente el sol sobre el horizonte, » era tan cálido el aire, que sentiamos mucho más calor » que en España; pero de ningun modo nos incomodaba,

» á pesar de estar expuestos á los rayos del sol, porque » siempre logramos un viento fresco del N., y al mismo » tiempo nos facilitó pasar con prontitud el estrecho del » Labrador.

» Segun la tradicion antigua, parece que el estrecho » que hemos descubierto por latitud de 60°, es el mismo » que llaman los geógrafos en sus cartas, estrecho de » Anian, y si esto es verdad, debe ser formado de un lado » por la Asia, y del otro por la América; esto es lo que » igualmente nos ha parecido verosímil, por la derrota que » hemos hecho en la mar del Sur, que es la que voy á re- » ferir.

» Luego que entramos en la mar grande, seguimos la » costa de la América el cabo del S. E. por más de cien » leguas, y hasta la latitud de 55° no se vió habitacion al- » guna sobre esta costa, ni entrada, ni embocadura que » indicase algun otro paso de la mar del Sur á la del Nor- » te. Se creyó que esta costa era de la América, y que » continuando la derrota se llegaria en poco tiempo á la » Quiviza y al cabo Mendocino, que sabemos se halla en » esta misma costa; prolongada desde este punto ó de la » altura de 55°, navegamos al O. cuatro dias con un viento » fresco que podia hacernos caminar 30 leguas por dia: » despues de haber andado 120 leguas, siguiendo la esti- » ma descubrimos una gran tierra de altas montañas, y » una costa larga y continua que dejamos por volver al » objeto principal de nuestro viaje.

» Nada pudimos averiguar en particular de esta tierra, » á causa de las contradicciones que experimentamos á » nuestra vuelta, y sólo podemos asegurar, que se halla po- » blada hasta las cercanías del estrecho de Anian, por » donde habiamos embocado en el mar grande quince dias » ántes que estuvimos en el del Sur.

» El estrecho de Anian tiene 15 leguas de largo; así » se le pasa fácilmente con seis horas de marea, que son » aquí violentas. La boca que mira al N. y por la que en- » tramos, no tiene un medio cuarto de legua de anchura; » la que mira al mar del Sur no llega á un cuarto de legua; » en medio del estrecho hay un islote formado de rocas » escarpadas que angosta más el canal; en este sitio apé- » nas hay un medio cuarto de legua de anchura, por lo » que no pueden pasar sino dos ó tres buques de frente. » La boca del estrecho al lado del N. es muy difícil de re- » conocer, porque la costa se extiende aquí E. O., y las » dos partes que la forman se ocultan una con otra, demo- » rando la entrada NE. SE. Por esto no es de admirar no » la hayan encontrado los que la han buscado. Cuando » nosotros llegamos, estuvimos bordeando algunos dias » cerca de ella, sin reconocerla, no obstante de tener una » relacion exacta de Juan Martinez, mi piloto, que era un » portugués natural de Algarve, hombre anciano y muy » experimentado; pero le faltaba la vista de las montañas » que yo tomé y dibujé para guiarme en otro viaje que la » ocasion me presentase; así aunque estuvimos bien adver-

» tidos de que el estrecho estaba situado por 60° de lati- » tud, como la costa corre E. O. un tan largo espacio, que- » damos algun tiempo en duda. El piloto, segun la estima » de su derrota, creia hallarse á más de cien leguas; á mí » me parecia que estábamos muy cerca, como en efecto se » verificó, pues que habiéndome embarcado en la chalupa » para costear la orilla del mar, la corriente me entró en el » estrecho y me lo hizo reconocer de este modo. Lo que » me hizo creer que habiamos llegado ó que nos hallába- » mos muy cerca, fué efecto de lo que yo advertí en las » corrientes de esta parte, las cuales venian de la costa, » adonde volvian seguidamente, de modo que nuestro bajel » áun estando muy en alta mar, se hallaba de repente ar- » rastrado á la costa, y desde allí era de nuevo arrojado » muy adentro del mar.

» Desde principios de Abril hasta mediados de Junio, » permanecimos en un puerto que hay en la boca del es- » trecho por la parte del mar del Sur. A este tiempo llegó » un bajel de ochocientas toneladas que venia del mar del » Sur á pasar el estrecho, y cuyo equipaje nos pareció de » estas ansiáticas que habitan la bahía de San Nicolás ó el » puerto de San Miguel; con motivo de recelarse de nos- » otros y al parecer temiéndonos mucho, no pudimos reci- » bir instruccion alguna de ellos; por consiguiente, nos se- » paramos habiéndolos dejado en el mar del Sur, y nos » aparejamos para regresar á España.»

»Este es el resultado del viaje y del descubrimiento que dice haber hecho el navegante español el año de 1588; en las particularidades que he omitido y que relacionaré en nuestras sesiones ó juntas privadas, se hallarán suficientes pruebas de la existencia del paso y de los conocimientos del navegante; por ahora es mi designio, examinar la derrota que nos ha trazado y proponer algunas observaciones sobre las principales circunstancias de su descubrimiento.

»La derrota del navegante desde Lisboa á la isla de Frislandia y desde Frislandia al estrecho del Labrador, es la que nos dan los navegantes modernos desde Lisboa al cabo *Farewell*, en la entrada del estrecho de Hudson, donde se encuentran las mismas latitudes y las mismas distancias.

»El paso que despues describe desde el Océano al mar del Sur, se compone, como hemos visto, de tres partes: primera, la travesía del estrecho del Labrador, que va desde el Océano al mar Glacial; segunda, la navegacion ó camino de 700 leguas en el mar Glacial; tercera, la travesía del estrecho de Anian, que va desde el mar Glacial al mar del Sur.

»El estrecho del Labrador, donde el navegante pone 290 leguas de longitud ó extension, se divide en tres partes, como es fácil de comprender. La primera, que dice ser de 80 leguas al N. O., es efectivamente el estrecho de Hudson, desde su entrada hasta la bahía de

Hudson; esto es, las mismas demoras y la misma distancia.

»En el año de 1588, todavía no se conocia la bahía de Hudson, ni tampoco pudo verla el navegante, porque siguió la costa septentrional del estrecho, la cual siempre está más libre y ménos embarazada de hielos.

»La segunda parte, que navegó al N. y cuya longitud se ha puesto de 120 leguas, se advierte tambien en el estrecho que avanza al N. de la bahía de Hudson, y que en las cartas inglesas se denomina *Namelew Strait Strait indicover*, estrecho sin nombre donde todavía no se conoce más que una parte del lado del S. que ha sido vista por *Bafin* en 1616 y 1631, y por Thomas James en 1632. Estos navegantes, intentaron encontrar allí el paso que buscaban; pero se retiraron, asustados con los hielos que veian venir del N. Es de notar que Bafin, estando al S. de la entrada, y viendo que las mareas se dirigian al N., sugirió de allí que habia un paso, y á consecuencia dió el nombre de cabo *Confort* á una punta de tierra, cerca de la que hizo su observacion. Igualmente Fox ha inferido del crecido número de ballenas que se ven en la parte del N. O. de la bahía de Hudson, que debia haber en esta parte un paso al mar del Sur, lo que creyó hasta su muerte. Las cartas inglesas que se han publicado de cuarenta años á esta parte, hacen conmemoracion de una comunicacion entre el estrecho sin nombre y la bahía de Bafin, la cual como se halla fundada

solamente en conjeturas, es verosímil haya impedido hacer nuevas indagaciones, tanto más cuanto los navegantes que han ido en busca del paso á la bahía de Bafin, no han hallado más que hielos en su parte del S. O., donde suponian la salida del estrecho sin nombre. Las cartas antiguas dan una anchura mucho menor á la bahía de Bafin que todas las modernas; la colocan ménos al O. y la aproximan ménos á la bahía de Hudson, y yo pienso con MM. de Lislle y Danville, quienes la habian adoptado, que merecen la preferencia.

»La tercera parte del estrecho del Labrador, ó la que termina en el mar Glacial, se halla en un territorio que todavía no conocemos; por consiguiente, no contradice ninguna de las nociones que se nos han dado, ántes bien me parece confirma lo que se ha visto sin mucho interés en una carta inserta en el *Americum trawells*, y en una carta grande japonesa traida del Japon y depositada en el gabinete del difunto *Hans-loane*. De la carta del *Americum trawells* manifiesta una comunicacion ó estrecho entre el Glacial y la bahía de Hudson, donde se ven las de *Sparle* y *Turle* dar á los dos puntos que forman la entrada de este estrecho del lado del mar Glacial. La carta japonesa, la cual nos manifiesta todavía desconocidas las costas de la América septentrional, nos indica igualmente un estrecho por donde se comunica el mar Glacial con el Océano, y coloca este estrecho adonde nos ha conducido el navegante español. Por las indagaciones

sabias de *Mr. Guiprés*, sabemos que los chinos navegaban antiguamente á las costas del N. O. de la América. Tambien se sabe por *Benjamin de Tudela*, autor judío del siglo XII, que los chinos conocieron el mar Glacial, al cual llamaban *Nikpha;* decian ellos, que los que entran en este mar no pueden salir, y que mueren despues que se les acaban las provisiones. Seixas refiere en su *Teatro Naval*, que en la bahía de Hudson se han hallado cascos de navíos chinos; por esto podemos comprender, de dónde tomaron los japoneses los conocimientos que ponen en sus cartas.

» El *Trawells Americum*, no hace la menor expresion de los conocimientos que nos manifiesta la carta inserta en esta obra. *Mr. de Brgondi*, quien en el año de 74 hizo indagaciones sobre este objeto, nos dice que el autor era un capitan inglés llamado *Elmir*, y que habia recorrido una parte de las costas del mar Glacial al N. de la América; nadie ha usado de estos conocimientos desde esta época, por no saber apreciarlos; pero hoy dia se puede creer que no carecen de fundamento. Permítaseme citar aquí un artículo de la *Gaceta de Lóndres*, que al presente parecerá de más atencion. En el dia 4 de Abril de 1769 se dice en ella que un oficial que habia montado navíos de la compañía de Hudson, habia hallado poco hacia el paso deseado por el N. O. para ir á las Indias orientales; que habia pasado felizmente desde el estrecho de Lepulse-Bay á otro por el que habia entrado en el Océano de

Tartaria, y se añade que á instancias de la compañía de las Indias y de las de la bahía de Hudson, se habian desaparecido repentinamente su diario y sus cartas, en el momento que iba á publicarlas.

»En el diario de sabios del mes de Noviembre de 1773 se halla igualmente una carta de Mr. la Lande, que dice que un navío danés, llamado la *Corona del Norte* y mandado por el baron *Visfeld*, habia pasado el año de 1769 del Océano al mar Glacial, de éste al del Sur, de donde volvió á Europa por el estrecho de San Maire.

»Toda esta relacion, unida al testimonio del navegante español, no dejan duda, á mi parecer, de la comunicacion de la bahía de Hudson con el mar Glacial, y consiguiente el paso del N. O., del que esta comunicacion hace la parte principal.

»La navegacion del mar Glacial desde el estrecho del Labrador hasta la entrada del estrecho de Anian, tal vez parecerá difícil, pero no imposible, como se hubiera podido inferir de los viajes de Phipps y Cook; por la derrota del navegante español, se ve que la costa declina hácia el S. á la salida del estrecho del Labrador, y que se halla á los 71° de latitud, hácia la mitad de espacio que separa los dos estrechos: *Mr. de Arne* ha hallado la embocadura del Rio de la Mina de Cobre por cerca de 71° 40′, y *Mr. Gound*, en una carta de sus descubrimientos presentada á la Academia en 1766 por *Mr. de*

la Rochefocault, indica la embocadura del rio Araboyer hácia los 65°. Este último no ha llegado hasta el mar Glacial, pero nos dice que parlamentó cerca del lago de Araborca con cuarenta de los naturales que viven á corta distancia de la costa; estos le confirmaron que en este mar habia flujo y reflujo, le aseguraron que no conocian ninguna tierra al N. y que habian visto muchas veces allí hielos flotantes; pero que la navegacion de los rios que allí embocan, se hallaba franca desde principio del estío. Tambien preguntó *Mr. Gound* á muchos salvajes que habian acompañado á *Mr. Hearle* en su viaje, y nos dice que le ocultaron las principales circunstancias de él, y que en el dia es prohibido á todos ir hácia el O. Lo mismo sin duda sucedió en el viaje de *Mr. Young*, del que jamás se ha tenido conocimiento alguno, y al del capitan *Cluni;* pero en lo pocoque nos enseña *Mr. Gound,* nos anuncia bastante, que el mar Glacial no es impracticable por la parte de la América.

» Sólo me resta hablar del estrecho por donde el navegante español pasó del mar del Sur al Glacial, y que él llamó estrecho de Anian. Segun las cartas de su tiempo, se ve que este estrecho, que él pone por 60° de latitud, y al que no le da más que un cuarto de legua de anchura, no puede ser el de Béring, que halló Cook á los 66° de latitud y de 15 leguas de anchura; luego hay otro estrecho, que aún no conocemos, en esta parte del N. O. de la América, y por consiguiente de las islas, al lugar

de las tierras que nosotros tenemos por una parte del continente.

»En efecto esto es lo que nos indican muchas cartas de los rusos, y particularmente la que *Mr. Sthachin* publicó de sus descubrimientos: se ve en ella una grande isla, á continuacion de otras muchas pequeñas, situadas al E. del estrecho de Bering, separadas del continente de la América por un estrecho.

»La relacion del navegante ofrece aquí una gran dificultad que no puedo pasar en silencio. El cálculo de su derrota al salir del estrecho del Labrador, coloca el estrecho de Anian al O. del de Bering y sobre la parte del N. E. del Asia, donde sabemos, por otro lado, que allí no hay estrecho: y así es menester suponer que hay un error considerable de la estima que ha hecho de su derrota: no me atrevo, por consiguiente, á confiar poder determinar de un modo satisfactorio la posicion de este estrecho, y sólo propongo como verosímil lo que voy á decir sobre esta materia.

»La latitud del estrecho de Anian, establecida ó fijada á los 60°, debe ser casi cierta respecto que estaba así indicada en la relacion del piloto, que halló exacta el navegante, quien, por otra parte, permaneció allí mucho tiempo para poder asegurarse. Esto supuesto, debe estar el estrecho hácia *Shoal-Ness*, al O. del rio de Cook, ó hácia el monte de San Elías, al E. del mismo rio, porque estas son las únicas partes del lado de la América que se ha-

llan en la latitud dicha. Los rusos han reconocido todas las inmediaciones de Shoal-Ness, como se ve en la última carta de sus descubrimientos, y no han hallado ningun estrecho; por consiguiente, estamos en la precision de fijarnos en la cercanía del monte de San Elías. Por otra parte, se adoptará esta posicion, considerando el camino que hizo el navegante á su salida del estrecho ó á su entrada en el mar del Sur. Se advierte que navegó dirigiéndose al SE., y hasta los 55° de latitud, no puede estar sino la costa de la América, situada al SE. del monte de San Elías; del mismo modo la costa que halló á las 120 leguas al O. de la de la América, y que siguió en la direccion del N. E. y hasta el puerto, no puede ser representada sino por la costa de *Alaska* y las tierras vecinas al rio de Cook. El navegante, ha supuesto que esta última costa era una parte de la Tartaria; pero por lo que él mismo dice bajo la fe de las cartas de su tiempo, y porque habia supuesto que su estrecho era el que significaban estas cartas con nombre de Anian.

»Todavía me inclinaria á admitir esta posicion del estrecho, la consideracion de las reclamaciones de la España y de sus pretensiones sobre esta parte de la costa de América. No cabe duda en que los españoles han tenido conocimiento del estrecho, supuesto de que, independientemente de la relacion de nuestro navegante, se lee en *Purchas*, que habiendo estado *Drak* en el mar del Sur, quiso el virey de Méjico construir un fuerte á la entrada

del estrecho por la parte del mediodía, y que por casualidad pasó por allí el año de 1609 un bajel de Acapulco, el que vino á Lisboa. Con este motivo se reconoce la data de la Memoria de nuestro navegante y su proyecto de fortificar el estrecho. Las cartas antiguas, indicaban una continuacion de costa de 1.700 leguas de extension, que iban de la parte del S. de la California al Japon, y es verosímil que esto fuese el resultado de los primeros descubrimientos que se hicieron, y que despues se ha suprimido porque no se conocia con fundamento, extendiendo los españoles su derecho hasta *Wilians Sound* ó la entrada del Príncipe Guillermo, sin duda que lo han hecho con conocimiento de causa, y es de presumir que han querido incluir el estrecho en los límites que ellos han proclamado.

»En cuanto á los nuevos establecimientos que se forman en esta parte, tendremos en breve conocimientos ciertos; se sabe que los rusos han avanzado más allá de la ribera de Cook, y tal vez intentaran de nuevo su antigua navegacion por el estrecho donde fueron vistos por nuestro navegante en 1588; tambien es verosímil no esperen á publicar los conocimientos que hoy en dia tienen del paso del N. O., sino el momento que se hallen asegurados de la posesion de esta parte de la América que disputan á los españoles.

»Se ha visto en la Memoria del navegante español, que su piloto tenía una relacion exacta del paso del N. O., de

donde se debe inferir, que semejante paso era ya conocido, se habia ya descubierto ántes del año de 1588, época de su viaje. Él nos dice, que su piloto era portugués, viejo y muy experimentado; pero nosotros sabemos por *Purchas*, que un portugués llamado *Martin Chaelle*, habia descubierto en 1555 un paso al mar Septentrional desde las Indias, que habia hecho una relacion de su viaje, y que este paso se hallaba á los 59° de latitud, que, como se ve, es el estrecho descubierto por Ferrer.

» Un piloto inglés, llamado *Thomas Cowley*, testificó por escrito en 1579 que habia leido la relacion impresa en 1567; pero que despues de este tiempo no la habia podido volver á ver, á causa de haber sido prohibidos y recogidos los ejemplares por órden del rey de Portugal, temiendo que este descubrimiento no acarrease algun perjuicio á su comercio.

» Tambien se lee en Purchas, que este paso del mar del Sur al mar del Norte, fué confirmado por un portugués que aprisionaron los ingleses en tiempo de la reina Isabel; que otro portugués de Guinea habia hablado á Forbisheo, como habiéndolo pasado, y en fin, que era comunmente conocido entre los pilotos de Lisboa.

» Despues de todas estas consideraciones, me parece que se puede tener por un hecho constante, el descubrimiento que acabo de exponer del paso del N. O., buscado despues de tan largo tiempo. Para conservar la memoria y asegurar la gloria á quien corresponde, he creido

debia dar el nombre de *Ferrer* al estrecho descubierto por el navegante español, tanto más, cuanto es más incierto que esté allí el verdadero estrecho de Anian. De este modo llamaré al estrecho que hace la comunicacion de la bahía de Hudson con el mar Glacial, y que hasta ahora se ha llamado estrecho sin nombre, *Namlew-Strait*.

» Sacando á luz este descubrimiento, he dado la solucion á un gran número de dificultades, que siendo verdades interesantes, habian declinado á la clase de fabulosas, y en adelante harán leer con mayor interés la historia de las antiguas navegaciones; acaso habré destruido tambien las preocupaciones que se opondrian todavía por mucho tiempo á los progresos de la navegacion en los mares del Norte, y me atrevo á confiar, que el fin del siglo XVIII añadirá el conocimiento de las tierras próximas al polo, y áun del polo mismo, á todos aquellos con que este siglo ilustrado ha enriquecido la geografía.»

Esta acalorada y entusiasta defensa, tanto como poco preconcebida, alcanzó el eco que era de esperar, ocupando la atencion de geógrafos y astrónomos muy notables, en Francia, Alemania, Italia é Inglaterra; pero á la vez que poníase en discusion y procurábase en principio conceder al español Maldonado la gloria de haber descubierto el paso del N. O., los doctos marinos é ilustres geógrafos españoles, protestaron de aquella inmerecida

suposicion, y por cuantos medios estuvieron á sus alcances hicieron saber á Europa, que el viaje de Maldonado era una invencion ridícula, y que en nuestro país se rechazaba en absoluto toda opinion favorable, y más aún toda tésis concediendo á España la realizacion de tan glorioso descubrimiento.

Entre los marinos que con mayor caudal de lógica y entendimiento, refutaron la *Memoria* de Buache, debemos citar al Capitan de fragata D. Ciriaco de Cevallos, al de igual clase D. Alejandro Malaspina, al Capitan de navío Fernandez Navarrete, y á otros varios distinguidos oficiales, cuyas disertaciones notables han logrado poquísima publicidad. No hay entre ellas gran diferencia de argumentacion, como debe suponerse, porque la verdad es única. En el archivo del Depósito Hidrográfico de Madrid, existe el manuscrito de una de las más excelentes refutaciones á que hacemos referencia, la cual copiada á la letra desde el período más oportuno, dice así:

«Lorenzo Ferrer de Maldonado, geógrafo de Felipe II, *estando sobre la costa de los Bacalaos escaso de bastimentos*, *arribó por ellos á la isla de Frislandia y los tomó en unas islas llamadas Gelandillas;* sobre estos lugares ya, y como por el mes de Enero (segun se deja conjeturar de su relacion), se empeñó en descubrimientos al N., y subiendo por diversos canales hasta los 75° de altura,

bajó despues al S., saliendo por último al mar Pacífico entre los 59 y 60° de latitud. Hé aquí la derrota que hizo Maldonado, ó la que traza para repetir su misma navegacion, saliendo del puerto de Lisboa:

«Partiendo de España, v. gr. del puerto de Lisboa, »es preciso navegar al N. O. la distancia de 450 leguas »y hasta los 60° de latitud, desde donde se avistará la »isla de Frislandia. Desde allí se caminan 180 leguas al »O. bajo del paralelo de 60° y se arriba á la costa del »Labrador ó de Davis. Aquí hay dos entradas ó bocas, »una que va al E. NE., y otra al N. O.; se dejará á la »derecha mirando al N. la que va al E. NE.; esta boca »está formada por la Groelandia y sus islas, y vuelve á »tomar la mar de Frislandia, tomando la otra boca que »hace derrota al N. O. en un estrecho, el espacio ó dis- »tancia de 80 leguas y hasta la altura de 64°. Aquí el »estrecho vuelve al N. y sigue esta direccion 120 leguas »hasta los 72°. Desde este punto vuelve otra vez al N. O., »siguiéndolo 90 leguas, y se llega á los 75° de latitud, »donde acaba el estrecho del Labrador. Este tiene 290 »leguas de longitud; su mayor anchura son 40 leguas, y »20 la menor. Encuéntranse en él puertos, calas y abri- »gos que pueden servir en caso necesario, y parece ser »habitado hasta los 73°, á juzgar por los fuegos que se »vieron allí en muchos parajes, tanto de una costa como »de la otra.

»Concluyendo el estrecho del Labrador, se navega »al O. ¼ S. O. distancia de 350 leguas hasta los 75°. »Desde los 71° correr al O. S. O. la distancia de 440 »leguas, y se arriba á la altura de 60°, donde se debe »hallar el estrecho de Anian. Con esta derrota se logra»rá hacer la misma derrota que yo conseguí desde la isla »de Frislandia, que fué el punto de mi salida. El estre»cho de Anian, que sale al mar del Sur, tiene 15 leguas »de largo, así se le pasa fácilmente con seis horas de »una marea que aquí son muy violentas.»

Tal es la derrota que hizo Maldonado. Ni él dice, ni sabemos qué designios lo condujeron á la costa de los Bacalaos, ni si arribando á las Gelandillas, pensaba continuar sus descubrimientos al N. De cualquiera manera que sea, su relacion tiene caractéres claros de inverosímil y falsa. Los que sepan la historia de las navegaciones hechas por el N. O., esos decidirán, si es posible que el viajero español se empeñase en descubrimientos hasta los 75° de latitud en la estacion más cruda del invierno, por unos canales desconocidos y de corrientes violentas, y en meses donde la ausencia del sol, al paso que disminuia todos los recursos del pilotaje, aumentaba con una noche perpetua los peligros de la misma navegacion. Sabemos que la fortuna, el arrojo y la inteligencia continuados, producen efectos portentosos. Si Ferrer, conducido por causas inevitables á estos estrechos, los hubiera

practicado con la felicidad que supone, no podriamos negar un hecho entre los límites de lo posible; pero se necesita un juicio incapaz de percibir la contradiccion, para creer, que siendo Maldonado capaz de llevar á cima una derrota tan complicada y de calcular sus riesgos, fuese tan ignorante que la emprendiese en la época ménos á propósito del año. ¿Y en qué año? En el de 1588, cuando el arte en construir bajeles y el de manejarlos estaba en la cuna, y cuando se ignoraban la mayor parte de los principios que forman hoy la seguridad de las navegaciones.

El primero y tal vez el único argumento de los que, conducidos por el espíritu de singularizarse, han querido persuadir la autenticidad del viaje de Maldonado, consiste en la conformidad de su derrota con nuestros conocimientos actuales sobre la geografía de estas regiones; veamos si existe tal conformidad. Supongamos que andadas 450 leguas al N. O. desde el puerto de Lisboa, se encuentre con el cabo de Farewell, que hace la parte más Sur de la Groelandia; no es posible que navegando 180 leguas al O., se tropiece con el concurso de dos canales, *el uno con direccion al N. O., y al E. N. E. el otro*. Si Ferrer entró por el canal de Hudson, como cree M. Buache, debió parecerle el canal de la derecha al N. ¼ N. E. ó lo más al N. N. E., rumbo que dista mucho del E. N. E. cuando se trata de probar la verdad del viaje de Maldonado, únicamente por ser compatible su derrota con los conocimientos modernos.

Toda la parte del viaje que corresponde á lugares que nadie ha visto, nadie puede contradecirle: si consideramos al viajero español en el mar Pacífico, convenimos en que pudo correr al S. E. la costa de la América hasta los 55° de latitud; pero no es posible que navegando despues en cuatro dias 120 leguas al O.,„*tropezase con una gran tierra de altas montañas y una costa larga y continua*. Debemos suponer, que Maldonado partió del cabo de San Bartolomé, situado con poca diferencia en los 55°, y este cabo, dista 300 leguas de Alaska, que es su tierra más próxima por el Occidente.

Áun cuando pudieran explicarse estas dificultades que presenta la derrota de Maldonado, áun dando por demostrada su posibilidad, nunca puede inferirse de esta suposicion que se hizo en efecto; *esto es posible, luego esto sucedió;* hé aquí una lógica, de que no creemos capaz á ningun geógrafo nacido más allá de los Pirineos. ¿Qué testimonio nos asegura que la relacion atribuida á Maldonado no se escribió muchos años despues? A más de que en 1609, cuando se dice que el viajero español presentó su memorial, ya Frobisber habia reconocido la Groelandia y descubierto un canal que verosímilmente es el de Hudson; ya Juan Davis habia descubierto el estrecho de su nombre, el de las Ballenas y los otros que forma la isla de Buena-fortuna con las otras islas inmediatas, y finalmente, ya James Lancaster y Jorge Weymout habian hecho sus viajes, y se podian tener suficientes noti-

cias sobre la situacion y direccion de estos primeros canales, para trazar una derrota que no contradijese la verdad en todas sus partes.

La proporcion que se observa entre las latitudes de la derrota con los nombres y distancias de que se deducen, prueba *en buena* (1) *cosmografía*, que Lorenzo Ferrer ignoraba los primeros elementos del pilotaje. Saliendo de los 60° de latitud y navegando 80 leguas al N. O., se llega á los 62° 49', y no á los 64; saliendo de los 64 y haciendo 120 leguas al N., se llega á los 70° y no á los 72, y así de todos los demas. No se crea que estas diferencias provienen de asignar á la legua una longitud diversa de la que nosotros asignamos; porque además de no observarse entre ellas una ley constante, si las distancias antecedentes no corresponden á sus latitudes por defecto, otras tampoco corresponden por exceso, como cuando habiendo salido de los 72°, dice que navegadas 90 leguas al N. O. llegó á los 75°. La conclusion del estrecho del Labrador está, segun Maldonado, en 75° de latitud; pero segun los rumbos y distancias de que se deduce esta latitud, en 72° solamente. La diferencia es bastante notable para haberse escapado á los ojos de Mr. Buache.

Si las noticias de Maldonado son poco compatibles con las adquiridas posteriormente, y si su memorial contiene errores imperdonables á un marino y á un geógrafo de

(1) Locucion de Maldonado.

oficio, no son estas objeciones las únicas que se pueden proponer contra la realidad de su descubrimiento. Hablando nuestro viajero de la dificultad de helarse el estrecho del Labrador á causa de la rapidez de sus corrientes, y de la magnitud de las olas, añade: *en las orillas creo que se puede helar, segun pareció en nuestra nave, que el agua que salpicaba se helaba.* La palabra *creo*, manifiesta que Maldonado navegó distante de las orillas y hácia el centro del canal, porque si no, podria decir acertivamente si las orillas estaban ó no heladas. Pues, ¿cómo á tanta distancia pudo ver calas, puertos y fuegos sobre una y otra de las costas que forman el estrecho del Labrador, y cómo pudo determinar que este estrecho tiene 40 leguas de ancho por donde más y 20 por donde ménos? Que Maldonado hizo estos descubrimientos á la ida, se infiere, no sólo del lugar de la relacion en que da su noticia, sino tambien de la forma en que la da. Del lugar, porque la coloca en su navegacion por el estrecho del Labrador y ántes de salir de él; por el modo, porque dice así: *Y es por donde más angosto (el estrecho del Labrador) de 20 leguas y por donde más ancho de 40 leguas, y hacen muchos puertos, calas y abrigos que pueden ser de socorro de cualquiera necesidad, y hasta los 73 grados pareció ser habitado de algunas gentes, porque en muchas partes de aquellas costas se vieron fuegos, así como la una parte y la otra.*

La proposicion *hasta*, indica un fin de término cuyo

principio en los 60° de latitud acaba de manifestar, no sólo los lugares sobre que se observaron calas, puertos, fuegos, etc., sino tambien *el órden de camino* en que se hicieron estas observaciones. Ahora, quisiera yo saber, si los dias de Febrero como se tienen por los 70 y 73° de latitud, son los más oportunos para reconocer calas á 10 ó más leguas de distancia. Por lo que hace á la posibilidad ó imposibilidad de helarse el estrecho del Labrador, que se consulte á los que frecuentan la bahía de Hudson, cuya entrada sabemos que es impracticable por razon de los hielos la mayor parte del año.

Maldonado, que se extiende lo que no es preciso sobre las circunstancias ménos importantes de su viaje, pudiera haberse explicado con más claridad en este y otros puntos importantes. No sabemos de qué modo hizo la navegacion de estos canales; pero siendo los vientos del Norte casi comunes, segun su propia confesion, y contrarios á la mayor parte de su viaje, se deja inferir que subiria por ellos haciendo uso de las corrientes, las cuales dice que son periódicas y siguen el órden de las mareas; esta circunstancia le haria fondear de seis en seis horas, porque de otra manera perderia en un período lo que ganaba en otro. Demos, segun esto, por sentado, que el estrecho del Labrador tiene en toda su extension un fondo proporcionado para esta especie de maniobras. Pero, ¿es verosímil que un canal que corre de los 60 á los 75° de latitud por una extension tan considerable de leguas, se

haya navegado fondeando y levándose cada seis horas, en el mes de Febrero y en medio de las *frecuentes tempestades y furiosas olas* de que nos habla Maldonado? El inmenso frio que hacia *helarse los golpes de mar sobre el costado del bajel y daba á las velas un palmo de espesor*, ¿cuánta dificultad añadiria á estas maniobras, por su naturaleza pesadas en los mares más benignos y en las circunstancias más favorables? Todos estos inconvenientes crecen al grado de insuperables si nos acercamos al siglo XVI, cuando ni las embarcaciones ni sus aparejos eran lo que son, y cuando la mecánica no habia suministrado todavía á la maniobra, esta multitud de auxilios que, simplificando los trabajos, disminuye la necesidad de fuerzas. Los marinos ejercitados en su oficio, y no los geógrafos puramente especulativos, quisiera yo que decidieran esta cuestion.

Pues, ¿qué diremos del estrecho de Anian como lo pinta nuestro autor? Que el deseo no lo hubiera fingido más propio para ser navegado, poblado y fortificado. Si se hubiera consultado á Felipe III (que con designios fáciles de conseguir procuró averiguar la existencia del estrecho) sobre las circunstancias que debia tener para ser enteramente conforme á sus ideas, hubiera dicho: Yo quiero que teniendo 15 leguas de longitud, pueda navegarse en seis horas; que siendo él por su naturaleza angosto, se estreche más por una isla, sobre la cual construiré un fuerte que cierre el paso al poder de todos los

hombres; quiero atalayas distribuidas como con la mano, para hacer largas descubiertas; y aún no es esto todo. Se necesita un puerto cómodo y seguro en las inmediaciones del estrecho, ó en el estrecho mismo, y últimamente, son precisos un temperamento dulce y tierras pingües. Las últimas circunstancias no eran fáciles de combinar en latitudes tan elevadas; pero á todo ocurrió la imaginacion del seudo-navegante. Puso montes por el N., llanos hácia el S., y con esta combinacion encontró un suelo capaz de producir los frutos de las regiones templadas y un temperamento donde se propagasen las castas de los climas cálidos. Hé aquí todo lo que hubiera deseado Felipe III, todo lo que inventó nuestro autor y todo lo que la naturaleza no quiso reunir en los 60° de latitud. Los navegantes conducidos á estas costas por la codicia de las pieles, contradicen tambien esta relacion, porque ninguno ha encontrado vestigios de los venados, puercos, conejos y los otros animales que vió con abundancia Ferrer. Verosímilmente, no estaban en el inventario de nuestro viajero las nutrias y los osos, que siendo las especies más comunes sobre estos lugares, hubieran dado alguna verosimilitud y sostenido la ilusion de su novela. Las manzanas conservadas desde el año antecedente, cuando los árboles debian tener ya flor para nuevo fruto, es poco natural, y aquello de los consejos sugeridos por Maldonado para hacer uso de las frutas sin riesgo, es una circunstancia que no quita ni pone á la

verdad del suceso, pero que haria reir al mismo Herá-clito.

Se sabe que Felipe III, en consecuencia de informes dados á su padre sobre la existencia del estrecho de Anian (por donde se decia haber salido al mar Pacífico algunos pescadores de Terranova), mandó reconocer la costa occidental de la América desde el principio de la California hasta los 43° de latitud, dentro de cuyos límites se suponia el estrecho. Ahora, si Ferrer Maldonado, geógrafo del Rey, hubiera salido en 1588 al mar del S. por el estrecho de Anian y los 60° de latitud, ¿hubiera mandado Felipe III buscar este mismo estrecho más abajo de los 43° el año de 1602, catorce despues del regreso de Maldonado á España? Suponemos que nuestro viajero manifestó á su vuelta los resultados de una expedicion que no pudo costear; y si ocultó por entónces las noticias del estrecho de Anian, ¿cómo no las hizo presentes en 1603, cuando supo que salia Vizcaino á buscarlo? ¿Por qué las difirió seis años para comunicarlas al Rey en otra ocasion igual?

El año de 1602 se comunicó tambien órden al Gobernador de las Filipinas para dirigir otro viaje con los mismos objetos que el de Vizcaino. Esta repeticion de tentativas, manifiesta la importancia que se daba en España al reconocimiento del estrecho de Anian; y si se considera la conformidad que tenian este género de empresas con las disposiciones pacíficas de Felipe III, se co-

nocerá que este Príncipe, no pudo escasear ningun gasto cuando se trataba de reconocer unos lugares cuya utilidad de posesion comprendia. Si sobre algunas noticias vagas aventuró la expedicion de Vizcaino y quiso que se aventurase otra desde Filipinas, ¿con cuánta más razon hubiera escuchado á Lorenzo Ferrer, que hablaba en el asunto de ciencia cierta y conocimiento práctico? Pues ¿cómo no fué atendido su memorial? Y si fué atendido, ¿cómo no se fortificó el estrecho ni se mandó practicar la navegacion, siendo estos objetos de una utilidad tan recomendada por Ferrer, tan sabida del Rey y tan fácil de conocer por cualquiera? Yo no puedo creer que habiendo hecho Felipe III tantos esfuerzos para descubrir el estrecho de Anian con el designio de navegarlo y fortificarlo, no hiciese ni uno ni otro cuando por las noticias de Ferrer estuvo seguro de su existencia. Mientras Mr. Buache nos explica esta contradiccion de Felipe III, veamos otra no ménos clásica de nuestro navegante.

La boca N. del estrecho es muy difícil de reconocer segun Maldonado, y de ningun modo podia comprobar mejor esta verdad que citando sus propios sucesos. *Cuando nosotros llegamos*, dice, *no lo conocimos por algunos dias que allí estuvimos barloventeando por aquella costa con tener muy buena relacion de Juan Martinez, mi primer piloto, que era de mucha experiencia, mas faltábanle las vistas que yo tomé, porque aunque sabiamos saber se hallar el estrecho en los 60 grados de altu-*

ra por ser aquella costa muy larga del E. O., nos hizo estar tanto en las dudas, que al piloto le pareció no haber llegado á él por más de cien leguas segun la fantasía de su derrota, etc. Maldonado manifiesta claramente que ya su piloto Martinez habia hecho ó tenía noticia de la navegacion del estrecho, cuya situacion sobre poco más ó ménos conocia. Pues, ¿cómo al principio del memorial se abroga el honor de su descubrimiento? Y si estaba ya descubierto y situado, ¿á qué fines se dirigia la expedicion de Ferrer cuando salió de las Gelandillas? Si estaba ya descubierto y situado, ¿para qué es proponer al Rey una primer expedicion á descubrirlo y otra segunda expedicion á fortificarlo? *Y queriendo Dios*, así habla Maldonado, *que en la primera empresa nos sea descubierto el estrecho, conviene luego el año siguiente enviarlo á fortificar*. La primera de estas dos empresas parece supérflua cuando ya Ferrer habia hecho la navegacion del estrecho, habia formado su plano, levantado su vista y determinado los lugares más propios para erigir la colonia y construir las fortalezas; pero aquí está el misterio del suceso. Lorenzo Ferrer ó el que tomó su nombre, estaba convencido, lo mismo que Wood, Lancaster y otros muchos, de la existencia del estrecho; y para promover su inquisicion, escribió el memorial dando por hecho cuanto pudo imaginar y conducia á sus intentos. Si esto no es así, se aproxima mucho á lo que pensaba el mismo Maldonado cuando dijo: *Y si no supiéramos por vista de*

ojos tener esta entrada al mar del Sur, la habriamos de buscar, ó para fortificarla ó para desengaño si no la hay y quedar sosegados los corazones.

Todo lo dicho es nada en comparacion de lo que sigue; aún no hemos llegado al escándalo del memorial de Maldonado, á la noticia más fecunda en argumentacion contra la verdad de su relacion. Nuestro viajero tropezó en el estrecho de Anian con un bajel de 800 toneladas, cargado de brocados, sedas, porcelanas, plumas, perlas, oro y piedras; y bien que le cupiese parte de estos exquisitos géneros, no llegó á saber ni quiénes eran ni adónde iban. No obstante, por la naturaleza de la carga y por otros indicios creyó que procedian de China, que eran luteranos y se encaminaban á una ciudad anseática, junto á la bahía de San Nicolás ó puerto de San Miguel.

Si por el nombre genérico de *Anseática* entendemos una ciudad unida con otra para sostener cierto pacto mercantil, no es fácil determinar de cuál habla Maldonado; pero en el dia sólo se conocen por ciudades anseáticas Lubeck, Rostock, Brema, Hamburgo, Cologne y Dantzick, á cuyo número se han reducido las 80 que formaron otro tiempo la asociacion conocida con el nombre de *Ansa-teutónica*. Despues de esto, quisiera yo que nos dijera el Sr. Buache, cuál era de estas ciudades la que se hallaba por los 72° de latitud, cuál la que tenía conocimiento y estaba en posesion del estrecho de Anian, y cuyo comercio reunia en su puerto hasta mil naves de

trato. Una ciudad así mercantil, una ciudad cuyo lujo necesitaba recurrir á la industria del Oriente, no podia existir sin concesiones con otras muchas de la Europa; pues ¿cómo ni la tradicion, ni la historia de ningun pueblo, conserva la memoria de ella? Los que reconocieron la bahía de Hudson, los que tuvieron el arrojo de extender sus navegaciones hasta cerca del polo, los que descubrieron y subyugaron el Nuevo Mundo, todos estos pueblos, sin contradiccion los más cultos y los más navegantes de la Europa, trabajaron inútilmente por averiguar la navegacion al Asia. ¿Y en qué tiempo multiplicaron más sus esfuerzos? A principios del siglo XVII, precisamente cuando existian dentro de la misma Europa las ciudades anseáticas, que no sólo habian descubierto ó conocian el camino breve por el Norte, sino que estaban en pública y pacífica posesion de él. Ahora, ¿es esto verosímil? ¿Es creible que siendo comun la noticia del estrecho de Anian en una ciudad floreciente y conocida, no se difundiese á las naciones que buscaban con tanto ahinco el mismo estrecho? (1).

(1) Por otra parte, navegando el estrecho de Anian buques tan grandes y tan ricamente interesados, ¿para qué es proponer á Felipe III las embarcaciones de 100 toneladas como las más propias para repetir esta misma navegacion? Y aquí viene la disposicion singular que debia darse á estos buques, cuando sólo se trataba de un camino seguro, conocido y frecuentado, de un camino que habia hecho el mismo Maldonado en la peor de las estaciones y con tanta facilidad.

Si esto no es creible, tampoco lo es más el silencio de todos relativamente á los descubrimientos hechos ántes de Ferrer y por Ferrer mismo. Este viajero navegó el estrecho de Anian en 1588; inmediato á este tiempo costearon los ingleses las tres expediciones de Juan Davis hácia el año 1585; la de Jorge Weymout en 1602, y á estas sucedieron las de Hudson y otras muchas. Los holandeses sentian tambien por estos años la necesidad de hacer los viajes al Oriente sin doblar el cabo de Buena Esperanza, pudiéndose asegurar que el año de 1588, señala la época de los mayores esfuerzos para descubrir la navegacion por el N. Estos esfuerzos tenian en espectacion á toda la Europa, y sin embargo, ningun escritor nacional ó extranjero, coetáneo ó posterior, hace memoria del viaje de Maldonado. Para desvanecer esta inverosimilitud, se dirá que debiendo Maldonado reservar una noticia cuyo sigilo podia importar á su nacion, la reservó en efecto. Pero Maldonado no sigilaba tanto sus noticias, cuando consta de su propio memorial, que hizo conversacion del estrecho con Baltasar Just. Por otro lado, ¿á quién no se previene que nuestro viajero no hizo sólo sus descubrimientos? Y entre tantos como le debieron acompañar, ¿quién asegurará el secreto de una navegacion tan extraordinaria y de un descubrimiento tan ruidoso? Ninguno que sepa, cuán difícil es á los hombres ocultar lo que lisonjea su amor propio; ninguno que sepa, que el viajero mira como la primer recompensa de sus trabajos

el placer de contarlos; tal vez por este único placer abandonó sus lares y se expuso á todos los males de la naturaleza; las fatigas, los riesgos, y más que todo, las horas insoportables y monótonas del mar, apurarian al cabo su constancia si la vanidad no llegase á su socorro. Cuando parece que va á caer bajo el peso de sus males, entónces se reanima su entusiasmo, porque entónces se traslada al seno de su patria, entónces se supone rodeado de sus amigos que escuchan y admiran los sucesos de sus largas peregrinaciones, y entónces se dilata la esfera de su alma; desprecia la vida, quisiera multiplicar los peligros, y bendice el dia que, abandonando la ternura del padre, el amor de la esposa y las delicias tranquilas de la sociedad, se aventuró á unos riesgos que debian adular tan dulcemente su amor propio. Tanta extension damos injustamente á la gloria, y tal es el imperio que ejerce sobre el corazon humano.

Apénas se encuentra una sola reflexion, una sola noticia en el memorial de Maldonado, que no preste muchos y muy fuertes argumentos contra la realidad de su navegacion. Nosotros nos limitaremos á las reflexiones hechas, bastantes para probar que Maldonado se contradice en sus principios, que su derrota es incompatible con la parte mejor testificada de nuestra geografía, que es inverosímil su navegacion del estrecho del Labrador, por el tiempo y las circunstancias en que la hizo, y últimamente que sólo dando por fabuloso su viaje se puede acordar

el ruido de sus descubrimientos con el silencio de todos los historiadores, y se puede conciliar la verdad con las relaciones de los navegantes modernos.

Despues de todo lo dicho, no es fácil desentendernos ni podemos concebir, cómo en la historia de los *Establecimientos Ultramarinos* se califica el derrotero de Maldonado de auténtico, de cierto y de evidente; de circunstanciado en las corrientes, en las mareas, en los fondos, en los vientos y en otros puntos de que Maldonado no habla ni siquiera por incidencia. No sabemos, por qué se dice que Cook *dió por pura voluntariedad* el nombre de *Berings* al estrecho que separa la América del Asia, cuando este estrecho no puede jamás confundirse con el que *Lorenzo Ferrer* llama de Anian. No sabemos cómo un cometa pudo cerrar este paso sin que las aguas del mar y el resto de la naturaleza sintiesen los influjos, ni percibimos ninguna analogía entre el estrecho de Anian, como lo describe nuestro viajero, con la entrada de Norton ó el rio de Cook. En esta historia no se pudo prescindir de la gloria que daba á la nacion española el descubrimiento de Maldonado, y debemos confesar en honor de la justicia, que sólo un patriotismo demasiado ardiente pudo triunfar de la razon de un escritor tan útil y tan apreciable como Eduardo Malo de Luque.

Si el memorial de Maldonado ha sido acogido con bondad de sus compatriotas, no ha tenido peor fortuna entre los extraños. Mr. Buache, primer geógrafo de S. M.

Cristianísima, pretendió probar en un discurso leido á la Academia Real de las Ciencias, que la relacion del descubrimiento es auténtica, que los hechos citados en ella no se oponen á las *circunstancias ciertas*, *habidas de otras navegaciones*, *y que además informan de la verdad de otros muchos hechos que refieren diversos autores y hasta ahora no se han podido comprender ó se han mirado como fabulosos*. El que coteje desapasionadamente la Memoria de Mr. Buache con nuestras reflexiones y con la misma relacion de Maldonado, deslindará los fundamentos de estas aserciones dictadas y sostenidas por el deseo de lucir y por el amor á los sistemas extraordinarios y nuevos sistemas, tanto más nocivos, en cuanto traen ordinariamente consigo los grandes créditos de sus propios autores. ¿Qué argumentos bastarian para contrarestar la autoridad de un individuo de la Sociedad más sabia y más respetable del Universo, si los reconocimientos de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* dejaran motivo para nuevas discusiones sobre la existencia del estrecho que reconoció Maldonado?

¿Hasta cuándo abusarán de nuestra credulidad estos genios nacidos para dirigir al género humano y para arrastrar con sus opiniones las de todos los hombres? ¿Hasta cuándo se han de sacrificar á un bajo orgullo los derechos imprescriptibles y sagrados de la verdad? Hasta que los hombres no sientan esta pasion de sí mismos que los degrada y los eleva alternativamente, que es á un

mismo tiempo el orígen de todas nuestras virtudes y de todos nuestros vicios.

El amor propio produjo los verdaderos principios de las ciencias, y el amor propio multiplicó estos sistemas absurdos, que con la apariencia de aclarar la verdad, la han envuelto para siempre entre tinieblas; sólo el amor propio pudo defender los descubrimientos de Bartolomé de Fonte y los de Lorenzo Ferrer de Maldonado, y el mismo furor de distinguirse elevó á Cook, á Colomb y á Magallanes sobre el alto pedestal de la inmortalidad.»

Para completar los datos más interesantes respecto al pretendido viaje de Maldonado y para el estudio de sus condiciones personales, sólo nos falta trascribir el exámen historico-crítico debido á la autorizada pluma del Sr. Fernandez de Navarrete. Este exámen le fué encargado por nuestro Gobierno, á consecuencia de la famosa Memoria de M. Buache, cuya refutacion era indispensable; publicóse en el tomo xv de la *Coleccion de documentos inéditos para la historia de España.*

Léase lo más importante, que insertamos á continuacion:

EXÁMEN

DEL

VIAJE DE LORENZO FERRER MALDONADO,

POR

FERNANDEZ DE NAVARRETE.

§ I.

ESTADO DE LA CUESTION DEL PASO CUANDO MALDONADO SUPUSO SU VIAJE.

A fines del siglo XVI tenian, como hemos visto, otro interés los españoles que las demas naciones en la resolucion de este problema. Al tiempo que los ingleses porfiando en este hallazgo con repetidas expediciones, habian hecho tantos descubrimientos en aquellas costas, Drak y Tomás Cavensdich, alterando la tranquilidad del mar Pacífico llenaban de terror nuestras posesiones y turbaban nuestra navegacion en Filipinas. Unidas en Felipe II las coronas de Portugal y Castilla, se acrecentaba en razon de tan extensos dominios el cuidado de su conservacion y seguridad. Si los ingleses haciendo practicable la navegacion por el pretendido estrecho, hallando sin defensa todas las costas desde Acapulco á Culiacan, y sin poblacion española las restantes desde Culiacan hácia el N., formaban sus establecimientos en ellas, nos privaban de todo el comercio y riquezas de ambas Indias, que hasta entónces nos habian hecho tan formidables.

Estos recelos llamaban la atencion de la corte de Madrid, y se formó una junta por los ministros del Rey, en la cual se trató que se impidiese la navegacion, que así por la parte del N. E. como por la del N. O. se habia intentado para pasar el mar del Sur y costa de la China y Cathayo; enviando sobre ello particulares embajadores al Rey de Inglaterra, por continuar entónces los ingleses sus viajes porfiadamente para hallar salida al mar oriental.

El fortificar el estrecho é impedir que por él navegasen buques extranjeros, era para nosotros interés no menor en su descubrimiento que el de acortar la navegacion á la China; y de estas circunstancias se aprovechó Lorenzo Ferrer Maldonado para captar la atencion del Gobierno y del público de su nacion. Supuso haber hecho un viaje desde Lisboa á las costas del Labrador en 1588 y haber atravesado un estrecho para el mar del Sur por donde podia navegarse desde España á la China y Cathayo en sólo tres meses. En esto siguió una opinion adoptada generalmente en su tiempo, pues entre otras autoridades tenemos la del maestro Pedro de Siria que escribia á fines del siglo XVI, y publicó su *Arte de la verdadera navegacion* en 1602. Hablando este autor del mar Scytico, añade: «Es este mar muy tempestuoso, »y sólo en Junio y Julio navegable. Dícese tambien que »este mar ciñe la Nueva España por la parte del N., y »que entra el Océano por un estrecho de seis leguas que »hace la tierra del Labrador, provincia de Nueva-Espa-

»ña, con la isla de Gruntlandia. Y tiénese por cierto que »desde España á la China se puede navegar por este »mar en tres meses.»

Antes que Siria y que la época del viaje de Maldonado, habia impreso nuestro célebre hidrógrafo Andrés de Poza la traduccion de un discurso hidrográfico del inglés Guillermo Bourne sobre la navegacion del Cathayo, y otro propio sobre la misma materia. Bourne propone cinco caminos para esta navegacion, y contando uno de ellos el del paso del N. O. duda de su existencia, y supone que podrá haberlo entre la tierra del Labrador y Groenlandia; y en tal hipótesis traza la derrota que se deberia seguir. Poza se inclina más á la existencia del paso, fundándose en una observacion propia, que es la de un flujo perpetuo que áun en los mares de España, Inglaterra é Irlanda se advertia de la parte del N. O. con gran levantamiento ó elevacion de las aguas, lo cual atribuye á la comunicacion que cree entre el mar de la India y el Océano Atlántico por las costas del Labrador y Terranova; pero añade que en latitudes mayores que 75° N. nó hay cosa que se halle bien descubierta. Las razones de Poza, condenadas tanto tiempo há al olvido, han tenido mucho valor en el concepto de muchos, resucitadas como propias por algunos filósofos modernos.

Así es que Maldonado no presentaba en esta parte una novedad para su tiempo; y por más afianzar el éxito de su proyecto, aseguraba desde luego haber navegado

personalmente por este estrecho, reuniendo á favor de su existencia cuantas razones le sugeria la opinion general, y pintando el país con todos los coloridos más halagüeños y las circunstancias más favorables que podian hacerlo ambicionar, para formar en él establecimientos y colonias.

§ II.

RESÚMEN DEL VIAJE DE MALDONADO.

Saliendo de Lisboa y navegando al N. O. 460 leguas hasta llegar á los 60°, avistó la isla de Frislandia; y siguiendo desde ella al O. por el paralelo de los 60° 180 leguas hasta la tierra del Labrador, comienza el estrecho de este nombre ó de Davis, cuya entrada es de más de 300 leguas, la tierra del O. baja y la opuesta de montes muy altos. Allí se muestran dos bocas: una corre al E. N. E., otra al N. O., y dejando aquella á la derecha mirando al N., tomó la del N. O., y siguiendo á este rumbo 80 leguas hasta llegar á los 64° escasos, donde hace el estrecho otra vuelta al N. por 120 leguas, hasta los 72° donde torna á hacer vuelta al N. O., por la cual navegó 90 leguas hasta los 75° algo escasos, con lo que queda desembocado todo el estrecho del Labrador, que donde más angosto tiene 20 leguas, y 40 donde más ancho, haciendo muchos puertos, calas y abrigos; por los humos que se veian pareció habitado hasta los 73°. Desde allí, navegando al O. ¼ S. O. 350 leguas, llegó á los

71°, y luego á la vuelta del O. S. O. por 440 leguas bajó á los 60°, adonde se halla el estrecho de Anian. El tiempo en que desembocó el estrecho del Labrador era muy riguroso por ser en los principios de Marzo, habiendo navegado por él parte de Febrero; los frios eran muy intensos, y el agua del mar que saltaba á la nave quedaba helada; en Junio y Julio, cuando volvió por el mismo estrecho él y su tripulacion, sintieron mucho calor. Habiendo desembocado en el mar del Sur, costeó por la parte de la América mas de 100 leguas con la proa al S. E. hasta los 55°, no hallando indicio de otro estrecho. Dejó esta parte y navegó cuatro dias al O., como 120 leguas, descubriendo una grandísima tierra de grandes sierras, con una larga y continuada costa, de la cual se apartó navegando unas veces al N. E., otras al N. N. E, y otras al N., pareciéndole que aquella costa se corria N. E. S. O., que estaba habitada y que sería tierra de tártaros ó del Catay. Siguiendo aquella costa se halló en el estrecho de Anian, por donde quince dias ántes habia desembocado. En la boca que hace el estrecho hácia la mar del Sur, hay un buen puerto á la banda de la América capaz de 500 naves, que parecia no tocado de piés humanos; y en él un rio de agua dulce, por el que pudiera entrar una nave de 500 toneladas. Esta tierra, aunque está en los 49°, es de muy benigno temperamento; conocíase por las exquisitas frutas que se hallaron, peras, ciruelas, uvas y otras de España, y no conocidas, que

subsistian pasadas en los árboles desde el año anterior, lo que probó no haber sido el invierno muy riguroso. El estrecho de Anian tiene sólo 15 leguas de largo, por lo que se pasa fácilmente en una marea que dura seis horas; en medio de él hay una isleta que facilita hacer un fuerte para impedir invasiones; su disposicion es de tal forma, que con tres atalayas se pueden descubrir más de 30 leguas, y hácia el mar del Sur hay dos montes altos, uno á la parte del Asia y otro á la de América. La boca del estrecho es dificilísima de conocer, tanto, que el mismo Maldonado no la conoció, sin embargo de tener una buena relacion del piloto Juan Martinez, hasta que andando en el bote reconociendo la costa, las corrientes se lo indicaron. Dice además Maldonado, que en el puerto donde estuvo desde principios de Abril hasta mediados de Junio, vió entrar una nave anseática que venia de la China; hace en seguida la exposicion de las prevenciones y gastos que se necesitaban para la empresa que proponia; prosigue ponderando las ventajas de adelantarse á las demas naciones en buscar y fortificar el paso, comprobándolo con lo que le dijo al Capitan de la Just, residente en Fuenterrabía, estando tratando con él sobre este particular en 7 de Julio de 1609 (el mismo año que presentó el memorial), de que los franceses habian hecho un fuerte en el rio del Canadá; y concluye recomendando el secreto con que debe disponerse esta expedicion, para que no traten de frustrarla los extranjeros.

§ III.

CARÁCTER Y CIRCUNSTANCIAS DE LORENZO FERRER MALDONADO.

Cuando la crítica se ejerce sobre un autor cualquiera, hacen gran peso en la opinion de los hombres sensatos las noticias particulares de su educacion, talento, juicio, carácter y circunstancias, porque cuanto más favorables son estas cualidades en un escritor, tanto más se capta el buen concepto y elogios de la posteridad. Al contrario, las obras de un hombre visionario, charlatan, ignorante y novelero, siempre serán miradas con desprecio. Vistos los conocimientos que se tenian en tiempo de Maldonado del paso del N. O. y los motivos que pudieron inducirle á dar cierto aire de importancia á su relacion, resta examinar su carácter ántes de pasar al análisis de su *Memoria*, y las razones que se ofrecen contra su fidelidad y certidumbre.

Las noticias que nos han quedado de Maldonado tienen en apoyo de su veracidad y certeza toda la autoridad de uno de los escritores más juiciosos de su tiempo, de un caballero de alta calidad, erudito, discreto, de suma circunspeccion, y que conoció personalmente á Maldonado en el tiempo mismo en que ocupaba la atencion de la corte y la admiracion de todas las gentes con sus extraordinarios proyectos y quiméricos descubrimientos. Tal es la autoridad de D. García de Silva y Figueroa, que

en el libro v de los *Comentarios de la embajada que de parte del Rey de España D. Felipe III hizo al Rey Jaabas de Persia el año 1618*, no sólo expone las opiniones de su tiempo sobre el paso del N. O., sino reflexiona sobre ellas con delicado juicio y fino discernimiento. Hablando entónces de los hombres noveleros y embaidores que persuadian con engaño la existencia de aquel paso, se explica en estos términos con referencia á Maldonado: «Pero sólo diré por ser á propósito del es-
»trecho septentrional de que se ha hecho larga mencion,
»cómo hallándome en Madrid el año 1609, habia algu-
»nos meses ántes aparecido allí un hombre de nuestra na-
»cion, no conocido de nadie mas de decir él que se habia
»criado en Flandes y en algunas de las ciudades anseáti-
»cas, y que así mismo tenia gran práctica y conocimien-
»to de las cosas de mar, de manera que con su industria
»y trabajo habia descubierto el estrecho tan deseado y
»que con tanto cuidado buscaban entónces los ingleses.
»Y como en aquella Corte se comenzase á publicar esto,
»mayormente que se ofrecia que dentro de tres meses
»despues que partiesen de España podrian llegar las
»naos á las Filipinas y Malucas, acudian muchos á él
»como á singular marinero; dando tambien á entender
»que alcanzaba otros grandes secretos de naturaleza.
»Con este favor popular se atrevió á dar memoriales á
»algunos ministros, diciendo que por este estrecho po-
»dian navegar las armadas de S. M. con mucho ménos

» tiempo y costa, así á las partes susodichas como á las » demás de la India, afirmando que él habia navegado » por todo el estrecho hasta salir á la costa de la China » y Japon, y que el canal era muy ancho, limpio y sin » impedimento alguno; y creyendo, como hombre tan ig- » norante, que se acreditaba más con alguna demostra- » cion del tal estrecho, dió muchos diseños de él en » menos espacio que medio pliego de papel, no sólo ig- » norante, sino bestialísimamente, sin algun género de » propiedad y apariencia de las tierras y mares que allí » señalaba; pero en fin, fué escuchado y admitido, y de » tanta mayor gana cuanto comenzó con este primer fa- » vor á descubrir de sí otros misterios mayores, diciendo » que él solo sabia del secreto para descifrar la clavícula » de Salomon, con lo cual se venía á alcanzar y perfec- » cionar el verdadero lapis, nunca jamás enteramente ha- » llado de los alquimistas en tantos siglos. Y aunque esta » fábula con tan vulgar estilo y manera de hablar era » más para con risa menospreciarse que admitirse, en fin, » siendo cosas tan grandes las que prometia, como con- » vertir en oro los más bajos metales, se halló quien lue- » go le ayudase con casa competente y cantidad de dine- » ros para comenzar á póner en obra su fábrica: y como » todos estos miserables químicos, para más engañar á » los codiciosos de que se van aprovechando, alargan el » efeto de su obra diciendo que es menester mucho » tiempo para la trasmutacion de los metales, este entre-

» tuvo á los que le favorecian y daban larga pension más » de dos años, diciéndoles que ya aquel milagroso parto » estaba muy cerca y para salir á luz. En este ínterin, » que era en el mismo tiempo que Fonseca andaba tam» bien publicando su aguja fija, como en la navegacion » del primer libro se ha dicho ya, un conocido mio me » llevó á mi posada á este gran marinero alquimista, como » hombre raro y de alto ingenio, para que de experiencia » me certificase haber arriba de la tierra del Labrador y » Stotilant el estrecho referido, sabiendo que yo era de » opinion que no le hubiese. El nombre que entónces » publicaba tener no me acuerdo, mas de que le auto» rizaba con la dignidad militar de Capitan, como muchos » de los tales engañadores suelen hacer, sin jamás haber » llevado pagas de un simple soldado; pero entró con » tanta gravedad y mesura, como si todo cuanto prome» tia lo hubiese ya probado y hecho cierto; y no tratando » de la profesion de alquimia por no ser á mi propósito, » le pregunté en qué tiempo habia navegado por aquel » estrecho, y el que habia tardado en navegarle todo » hasta salir al mar Oriental, y asimismo en qué grados » estaba la entrada y salida de él. Respondió muy sose» gado y confiado que la entrada estaba en 78° y la sali» da en 75°, y que lo habia navegado en poco más de » treinta dias por los meses de Noviembre y Diciem» bre. Quedé admirado de tan desvergonzado dispa» rate, y corrido de aquel amigo mio, no obstante que

»era muy práctico en su profesion, pero muy poco en la »navegacion y cosmografía, aunque aficionado más que »medianamente á la trasmutacion de los metales. Con »esto se acortó y acabó la conversacion, y aunque este »hombre estuvo muchos meses más en Madrid, no lo ví »otra vez alguna. Pero como el marqués de Velada, ma»yordomo mayor y del Consejo de Estado de S. M. Ca»tólica, me mostrara uno de los designios suyos del es»trecho de Anian, que tal nombre le habia puesto, y me »comunicase lo que trataba y lo mucho á que se ofrecia, »le desengañé diciéndole lo que sentia de la ignorancia »suya, y lo que de él se podia esperar, y de los demás »que tienen y han tenido aquella manera de vida. Este »alquimista desapareció y se fué ocultamente, sucedién»dole mejor que á otros de su profesion, que han pagado »con la vida sus embustes, porque no se trató más de él, »ni yo supe despues en qué habia parado tampoco, como »de Fonseca su contemporáneo, en lo de la aguja fija.»

Aunque la exposicion de D. García de Silva no necesite de nuevos apoyos para dar á conocer el carácter novelero de Maldonado, referiré otro proyecto suyo, por si fuese necesario para mayor convencimiento y satisfaccion.

Precisamente por los años en que estuvo Maldonado en Madrid, cuando presentó la relacion de su descubrimiento del estrecho de Anian, se trataba en el Consejo Real de las Indias del proyecto presentado por Luis de

Fonseca, portugués, sobre la aguja fija y otras que llamaba vertical y regular de Leste á Oeste, de Norte Sur para hallar la longitud en el mar. Ofreciéronsele 6.000 ducados de renta perpetua al año, consignados, 2.000 en la Real hacienda, 2.000 en la avería y 2.000 en la corona de Portugal. Opúsose á esto el Dr. Juan Arias de Loyola, queriendo se tomase con él este asiento, manifestando que la propuesta que se hacia, ni era cierta, ni tenía ningun fundamento; solicitando se le atendiese á él con preferencia, pues con asiduo trabajo y larga especulacion habia hallado la afijacion de la aguja y el método de hallar la longitud. Hicieron expediciones para experimentar la propuesta de Fonseca, y entre tanto se dijo al Dr. Arias de Loyola que si aquella saliese incierta se admitirian sus dos proposiciones, ofreciéndosele en caso del buen éxito los mismos 6.000 ducados de renta perpetua anual, y otros 2.000 más de renta vitalicia. Frustrados efectivamente los proyectos de Fonseca por no corresponder las experiencias á sus esperanzas y promesas, renovó sus instancias el Dr. Arias, y por Real cédula de 3 de Julio de 1612 se le volvieron á asegurar los mismos premios, con tal que despues de aprobadas sus proposiciones por la junta de guerra del Consejo de Indias, saliesen ciertas y verdaderas, experimentadas en los viajes á las Indias orientales y occidentales por las partes de ida y vuelta que pareciese á la junta, y saliendo todo á satisfaccion de ella. El genio de Maldonado,

inclinado á proyectos vanos, pero extraordinarios, intentó tambien hallar por este medio un género de vida seguro y acomodado. Ofreció al Real Consejo de las Indias lo mismo que Fonseca y el Dr. Arias, prometiéndole 3.000 ducados de renta por la aguja fija y 2.000 por la longitud: gastáronse muchos inútilmente en experiencias, teniendo en esto igual buena suerte que en lo de alquimista, y acreditando en todo la superchería de su carácter, el desbarro de su imaginacion y su poca solidez de principios, como tendremos todavía ocasion de manifestar más adelante.

En el Archivo general de Indias hallamos otro documento que confirmó nuestras ideas sobre el carácter de Maldonado. Por él consta que en la villa de Estepa, en 9 de Abril de 1600, se hizo cabeza de proceso contra un hombre forastero, que habia sido puesto en la cárcel de órden del marqués de dicha villa. Llamábase Pedro Maldonado, y era vecino de Granada y natural de Guadix. Habia buscado á solas al marqués para darle con gran misterio una carta sin firma ni fecha que queria dar á entender la escribia un religioso, y que la llevaba su hermano D. Francisco, hombre prudente y reservado para tratar verbalmente lo que conviniese. Decia que eran notorios los pleitos del marqués, y la mucha justicia con que los litigaba, que él podria ayudar en ellos dándole los títulos que le faltasen, apoyando su razon con buenas escrituras que no fuesen bastantes á invalidarlas todas las

leyes del derecho; que todo se examinase por el marqués ántes de darle un maravedí, y que si no saliese con las ventajas que deseaba, perderia él sus recompensas, quedando por un necio y atrevido. En la misma carta habia como por muestra tres renglones y parte de otro escrito de letra á lo antiguo, muy maravillosa y á propósito para los títulos y escrituras ofrecidas. Supo todo esto la sala del Crímen de Granada; hizo llevar el proceso y el preso; tomósele á este la confesion, y en ella dijo era cuñado de Lorenzo Ferrer, casado con Doña Juana Ferrer, su hermana; que él le dió dicha carta para que la llevase al marqués en secreto, sin decirle lo que contenia; pero éste declaró muy al contrario, y que cuando le habló Pedro Maldonado fué en conformidad al contenido de la carta, diciéndole que harian los títulos de nuevo. Finalmente, averiguado todo, declaró el preso ser la forma de la letra de su cuñado, aunque no conocia la de estilo antiguo. Hubo testigos de Granada que declararon contra Lorenzo Ferrer, y dijeron lo tenian por hombre de grande ingenio, que habia compuesto un libro muy curioso, que sabia muchas lenguas, y cantar, pintar y levantar figuras; que era gran retórico, latino y astrólogo, y que la letra de dicha carta se parecia á la suya; añadieron otras cosas particulares contra él de escrituras falsas; y, por fin, que se ausentó luego que supo que habian preso á su cuñado en Estepa. Este salió condenado á tormento, negó en él, y por sentencia de revista salió desterrado de Estepa y

de Granada en cinco leguas al contorno. Algun tiempo despues, supo el fiscal que Lorenzo Ferrer estaba en Guadix, dióse órden de prenderlo, pero cuando llegó hacia tres ó cuatro dias que se habia ausentado, y así no pudo ser habido. Este hecho, tan solemnemente comprobado, lo confirma el mismo Lorenzo Ferrer, que en una de las capitulaciones de su asiento hecho en 1615 para el descubrimiento que prometia de la aguja fija y de la longitud en el mar, pide á S. M. se sobresea en la causa criminal que se le seguia en la sala del Crímen de Granada. ¿Qué confianza y qué crédito podrá darse en vista de esto á las relaciones y proyectos de un falsario y de un hombre tan criminal y perverso?

§ IV.

RAZONES QUE INDUCEN Á CALIFICAR DE APÓCRIFA LA RELACION DE MALDONADO.

Aunque la pintura y juicio del carácter de Maldonado sea suficiente por sí para desconfiar justamente de la verdad de todos sus escritos, lanzan ellos de sí tantas razones en comprobacion de lo mismo, que no se deben omitir algunas cuando se trata de inspirar un pleno conocimiento sobre una verdad histórica.

Desde luego aparece como una cosa extraña que siendo tal la importancia del paso del N. O., y tal el empeño en descubrirlo, ningun autor de Indias haga mencion del

viaje de Maldonado, en tiempo en que tanto se escribia sobre la historia de nuestros descubrimientos; prueba evidente, ó de que se ocultó á la diligente indagacion de nuestros historiadores, ó que lo despreciaron como fabuloso. Desde la época en que se supone hecho el viaje hasta el año de 1609 en que se presentó la relacion de él y el proyecto de repetirlo, mediaron veintiun años, sin que en tan largo intervalo haya quien los insinúe ó refiera, siendo asunto que no podia estar oculto entre tantas personas como acompañaron á Maldonado en su expedicion: silencio tanto más difícil de guardar, cuanto se acrecentaba el interés nuestro en asegurar las posesiones de ambas Indias por medio de este descubrimiento, ambicionado y buscado entónces por muchas naciones europeas, como confiesa el mismo Maldonado.

Por otra parte, expresa éste en el encabezamiento de su Memoria que él hizo el descubrimiento del estrecho de Anian; y en el contexto de ella, hablando de la dificultad de reconocer una de las bocas ó entradas, dice que no pudieron reconocerla en algunos dias, á pesar de tener una *muy buena relacion* de su piloto Juan Martinez, portugués, hombre muy viejo y de mucha experiencia, pero que no habia cuidado de sacar los diseños de aquel paraje. Luego el piloto Juan Martinez habia reconocido este estrecho ántes que Maldonado. Ni podia, segun el testimonio de este navegante, dejar de ser muy conocido en su tiempo, pues hallándose él fondeado en un puerto

á la boca del estrecho por la parte del mar del Sur, vió embocar desde este mar una nave de 800 toneladas, que creyó ser de las ciudades anseáticas. Si el conocimiento de aquel paso le hubiese hecho tan frecuentado en 1588, ni podia sorprender la noticia de su existencia en 1609, ni granjear á Maldonado la gloria de ser su descubridor.

En el año 1526 publicó este viajante en Alcalá su *Imágen del mundo sobre la esfera, cosmografía y geografía teórica de plantas y arte de navegar*, cuya dedicatoria, dirigida al arzobispo de Méjico, está firmada en Madrid en 20 de Marzo de 1623, esto es, treinta y cinco años despues de su viaje, y catorce despues de su presentacion y proyecto. Aun cuando la lectura y exámen de esta obra no diese á conocer la extravagante y superficial instruccion de su autor, sólo la sencilla comparacion de algunas de sus descripciones con otras que habia dado en la Memoria de su proyecto, manifiesta palpablemente la inconsecuencia é inexactitud que ofrecen las ideas que no se fundan sobre la base inalterable de la verdad. En el capítulo 22 de la parte 2.ª, pág. 92, hace la descripcion de la América, y hablando de la costa desde Magallanes por el Rio de la Plata, Brasil, Cartagena y Nombre de Dios, continúa: «desde donde torna á la par» te de Nueva-España por la Veracruz, San Juan de Lúa, » Tortugas, Florida, Bacallaos, Gran Baxá, tierra del » Labrador, y *allí embocando por su estrecho corre hácia » el Oessudueste hasta el estrecho de Anian*, *á donde tor-*

»*na á entrar en el mar del Sur.*» Adviértese aquí una descripcion contradictoria á la que habia dado en la relacion de su viaje. El estrecho del Labrador corre, segun su *Imágen del mundo*, al O. S. O., hasta el estrecho de Anian, siendo cierto que en su Memoria presentada asegura que en este estrecho se navega al N. O. 90 leguas, luego al N. 120, y despues torna al N. O. 90, donde ya se está en altura de 75° y término del estrecho del Labrador. Es verdad que el de Anian corre en su mayor parte en la direccion del O. S. O., segun su relacion; pero bien se ve que no es esto lo que quiere decir en la descripcion de que se trata.

Otra circunstancia se debe extrañar en este lugar de su obra, y es que describiendo la costa de la América, y hablando de los estrechos del Labrador y de Anian y de su comunicacion con el mar del Sur, no haga memoria de haber él navegado por ellos y descubierto este paso, puesto que ofreciendo las ventajas que exponia, era uno de los objetos que más debian satisfacer su ambicion de gloria y de buen crédito.

Entre los infinitos reparos que se ofrecen al leer la relacion de Maldonado, no deben pasarse en silencio los siguientes, pues son de sumo convencimiento para probar que este aventurero jamás hizo tal viaje ni tuvo ideas del país que describia. Reducidas sus derrotas por los rumbos y distancias que expone, no resulta sino la latitud de 68° 39′ al extremo del estrecho del Labrador, que él

hace subir hasta 75°. Supone que desembocado el estrecho de Anian, y ya en el mar Pacífico, corrió al S. E. la costa de la América hasta los 55° de latitud, y que navegando luego en cuatro dias 120 leguas al O., *tropezó con una gran tierra de altas montañas, y una costa larga y continua.* El cabo de San Bartolomé está situado con poca diferencia en los 55°, y la tierra más próxima por el Occidente es Alaska, que dista 300 leguas: con que se infiere que Maldonado no pudo reconocer en aquella direccion, y á la distancia de 120 leguas, la tierra alta y costa larga que nos dice.

Al desembocar el estrecho de Anian, y á su regreso, debió ver el monte de San Elías, cuya enorme altura de 2.650 toesas sobre el nivel del mar, lo hace visible á más de cuarenta y una leguas de distancia, siendo, por consiguiente, un objeto tan digno de atencion como útil para los navegantes, pues que su conocimiento les facilita rectificar la situacion de la nave. Sin embargo, Maldonado no hace mencion de él, al mismo tiempo que es tan minucioso y prolijo en describir la configuracion y altura de las costas, y esto induce á creer que jamás desembocó al mar del Sur, y que áun para forjar su relacion no pudo adquirir noticia de uno de los montes más elevados del mundo.

Cuando á la ida tuvo que subir al extremo del estrecho del Labrador, lo verificó con vientos contrarios, supuesto que dice expresamente que siempre corrieron del

Norte, y que allí son muy comunes. Fuéle preciso, por consiguiente, servirse de las mareas y de las corrientes, que son grandes en aquel estrecho, segun él mismo asegura; pero siendo allí las corrientes periódicas, y siguiendo el mismo órden de las mareas, como dice igualmente, es claro que se veria precisado á fondear y levarse cada seis horas, al principio y fin de cada marea, para no perder en una lo que habia ganado en la anterior. ¿Pero el estrecho del Labrador tenía en toda su longitud y extension fondo proporcionado para ello? ¿Podria navegarse así tanto número de leguas en la altura de 60° á 75° de latitud y en el mes de Febrero? ¿Serian fáciles tales maniobras de fondear y levarse cuando *los golpes de mar se helaban sobre el costado del bajel*, *y el yelo daba á las velas un palmo de espesor?* ¿Será creible que fondease en medio de un canal cuyas corrientes eran tan rápidas y violentas? Y si fondeó en las orillas ó en sus calas, ¿cómo es que en otra parte manifiesta no haberse acercado á las costas y haber navegado por medio del canal, diciendo *que en las orillas creia se pudiese helar el estrecho*, *segun pareció desde su nave?*

Podrian acumularse otros reparos que áun los acérrimos defensores de Maldonado no pueden conciliar con las noticias geográficas que se tienen hoy dia de las costas setentrionales de América. M. Buache halla suma dificultad en establecer la posicion del estrecho de Anian segun el diario de Maldonado, y aunque, dice, es menes-

ter suponer un error considerable en la estima de su derrota, propone, sin embargo, como verosímiles algunas razones que satisfacen poquísimo á quien las examina con crítica y discernimiento.

No puedo prescindir aquí de la noticia del viaje de Maldonado que se ha publicado modernamente por un autor español (1), por cuanto dice relacion con cuanto va examinado en este artículo. Despues de hacer un extracto muy conciso de aquella navegacion, se hace cargo el redactor de las circunstancias que chocan en la relacion y derrotero. Tales son las de subir á 75° de latitud N. en paraje del globo donde todo se halla cercado con inmensas moles de hielo, y la dificultad de señalar la desembocadura del estrecho segun la posicion que allí se le da. A pesar de estas dificultades, que deberian inducir á la desconfianza, y de parecerle imposible combinar este viaje con los últimos que acaban de verse, se asegura allí mismo que el de Maldonado lleva todos los caractéres de autenticidad, que no ha habido interés ni motivo para fingirle, ni se le notan aquellos reparos que se presentan en la apócrifa relacion del almirante Fonte. Las reflexiones que van hechas manifiestan que tuvo Maldonado interés y motivo para fingir su diario, que no tiene caractéres de autenticidad aunque los tenga el manuscri-

(1) Véase el capítulo 24 del tomo IV de la *Historia política de los Establecimientos ultramarinos de las naciones europeas*, impreso en 1788.

to de ser contemporáneo, y que se le notan iguales ó mayores reparos que á la relacion del almirante Fonte, pues los descubrimientos de éste los halla M. de L'Isle muy conformes á los hechos posteriormente por los rusos, y los de Maldonado no los puede conciliar ningun geógrafo con las exactas noticias que debemos hoy dia al esmero de tanto célebre navegante y al punto de perfeccion á que han llegado las observaciones astronómicas que se han hecho en la mayor parte de los viajes emprendidos en los siglos últimos.

Parécenme suficientes las razones insinuadas para calificar de apócrifa la relacion de Maldonado. El deseo de ser breve me hace omitir otras que produciria el exámen de ella, así respecto á la situacion geográfica de muchos puntos, como relativas á la temperatura de aquellos climas que segun él producen tan sabrosas y delicadas frutas como los climas más apacibles de la zona templada.

§ V.

EXÁMEN DEL MANUSCRITO ORIGINAL QUE EXISTE EN CASA DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR DUQUE DEL INFANTADO.

Segun D. García de Silva, dió Maldonado memoriales á algunos ministros, afirmando habia navegado por el estrecho de Anian, y diciendo que por él podian navegar las armas de S. M. con mucho ménos tiempo y costa á la India Maluca y Filipinas, en demostracion de lo cual

dió muchos diseños del estrecho en ménos espacio que medio pliego de papel. Tambien parece que el marqués de Velada, Mayordomo mayor y del Consejo de Estado de S. M., mostró á D. García de Silva uno de los designios de Maldonado del estrecho de Anian, y le comunicó todo lo que se trataba y lo mucho que se ofrecia, prueba sin duda de que Maldonado se valió del marqués de la Velada para elevar al Rey su proyecto, y de que aquel caballero procedió cuerdamente aconsejándose ántes con D. García de Silva, y apreciando su dictámen, pues no llegó á verificarse la expedicion propuesta y proyectada. Sea lo que fuere de estas conjeturas, lo cierto es que han desaparecido ó se han hecho rarísimos los memoriales y diseños dados por Maldonado sobre su proyecto. D. Nicolás Antonio cita en su Biblioteca un ejemplar de la relacion del descubrimiento del estrecho de Anian hecho por Maldonado, que vió manuscrito en poder de don Gerónimo Mascareñas, del Consejo de Órdenes, despues del de Portugal y entónces obispo de Segovia. El señor Barcia, segun sus adiciones á la Biblioteca de Pinelo, no la pudo ver, y por lo mismo se refiere allí á lo que dice D. Nicolás Antonio. Así yacia oscurecido este viaje, hasta que el año 1775 un abate francés regaló un ejemplar contemporáneo al duque del Infantado, en cuya casa intentaba entrar por ayo, advirtiéndole que acaso llegaria el dia en que conociese el aprecio que merecia aquel documento. No he podido indagar cómo ó por dónde lo

hubo aquel extranjero; pero sea como fuere, el manuscrito es un tomo en 4.° delgado, de letra menuda, pero clara, de principios del siglo XVII, bien conservado, y cuyos diseños conforman con las circunstancias que nos ha conservado D. García de Silva, de los que repartia Maldonado. En el año 1781, tuvo noticia de este manuscrito el cosmógrafo mayor de Indias D. Juan Bautista Muñoz. Sacó una copia de él, y con este conocimiento reconoció despues en los años siguientes los archivos de Simancas, Sevilla y otros del reino, sin encontrar en parte alguna ni áun noticia, relacion ú órden perteneciente á este viaje, y sólo en Simancas los trabajos de Maldonado relativos al problema de longitud. De la copia de Muñoz sacó una el teniente de navío D. José Espinosa para servirse de ella en el viaje alrededor del mundo, que hizo bajo las órdenes de D. Alejandro Malaspina, y otra el capitan de fragata D. José de Mendoza, la cual ha servido en París á M. Buache para la composicion de su *Memoria*. No sé de dónde sacó el circunstanciado extracto que posee del mismo viaje el autor de los *Establecimientos ultramarinos;* pero por algunas circunstancias que refiere de él manifiesta que está copiado con poca exactitud, ó que difiere en ellas (bien que de poquísima monta) del original de casa del duque del Infantado, que acaso sería uno de los ejemplares del autor presentados á los ministros de Felipe III. ¡Ojalá que con la misma seguridad con que se puede calificar la autenticidad

y antigüedad de este manuscrito, se pudiese afirmar la certeza de su relacion y contenido!

§ VI.

ESCRITORES QUE HAN HABLADO EN PRÓ Y EN CONTRA DE LA RELACION DE MALDONADO.—EXPEDICION DE MALASPINA Á COMPROBARLA.

Con tanto reconocimiento prolijo de las costas setentrionales del mar del Sur, y muy particularmente con los viajes de Bodega y el último de Cook, parece no habia lugar á la duda sobre la no existencia del pretendido paso; y aunque los ingleses fomentasen esta opinion, debia esto mirarse más como medios de acrecentar los intereses de la compañía de la bahía de Hudson, que como dictámenes fundados de marineros y cosmógrafos. En tales circunstancias, llegó á manos de M. Buache, geógrafo mayor de S. M. Cristianísima, la simple copia que acabamos de decir de la relacion de Maldonado; y, ó sea por el prurito de la novedad, ó por la ligereza con que examinó aquel escrito, no sólo se persuadió de la verdad de su relato, sino que intentó persuadir lo mismo á la Europa sábia por medio de una *Memoria* que leyó en 13 de Noviembre de 1790 á la Academia de Ciencias de París. Aun cuando el diario de Maldonado no ofreciese en sí abundantísimas pruebas para encontrar su falsedad, el exámen que de él hace M. Buache, la dificultad que halla en combinar este descubrimiento con los conoci-

mientos que hoy dia se tienen de aquellas costas, y en señalar la desembocadura del estrecho en el mar del Sur, serian siempre demostraciones y pruebas para creer imaginario y supuesto el viaje de 1588. De todos modos, la autoridad de Buache, y mucho más la del cuerpo en que se leyó, debia despertar la atencion de las potencias navegantes, y mucho más de la nuestra, con tantos derechos y relaciones á aquel descubrimiento. Felizmente, el capitan de navío D. Alejandro Malaspina, comandante de las goletas *Descubierta* y *Atrevida*, con las cuales daba la vuelta al mundo, se hallaba en Acapulco y ofrecia la oportunidad de comprobar por las derrotas de Maldonado la verdad de su descubrimiento, como en efecto lo hizo.

El viaje de Malaspina es el más brillante testimonio que á fines del siglo pasado dió nuestro Gobierno del laudable interés que se tomaba en aumentar los conocimientos de la ciencia de nuestro globo. Nada se escaseó para que la expedicion tuviera el mejor éxito posible. Así es que de todos los países que visitaron las corbetas, que fueron Buenos-Aires y Rio de la Plata, costa Patagónica, Chiloe, Chile, Perú, reino de Quito y Santa Fe por el Océano; Panamá, costas y paises de Guatemala, costas é interior de Méjico, California y costa N. O., Filipinas y establecimientos de los ingleses en la Nueva Holanda y algunas islas por el Pacífico; de todas se formaron relaciones físicas y políticas. Recogiéronse además

muchos interesantes documentos para nuestra historia colonial y marítima; pues aunque, si se exceptúan Lima y Manila, en todos los demas puntos fué corta la mansion de las corbetas, hubo oficiales destinados á reconocer los archivos de los vireinatos y capitanías generales, que tenian anticipadamente órden de franquearles cuanto en ellos existiera.

Util para el mundo y honroso para la nacion española hubiera sido la publicacion de este viaje, coordinado por los oficiales de la expedicion y sabios que los acompañaron; pero por un trastorno de ideas inconcebible, las resultas de la desgracia, causa y prision de su comandante Malaspina alcanzaron á una empresa que nada tenía que ver con sus supuestos crímenes, y en odio del autor ó jefe de la expedicion, se sepultaron todos los trabajos propios de los hombres científicos y aplicados que llevó á sus órdenes. Mucho costó sacar de manos de los escribanos y gentes que entendian en el proceso los diarios, derroteros y descripciones del viaje. El autor que comenzó esta *Memoria* tuvo la satisfaccion de contribuir eficazmente á lograrlo, á reunir cuantos papeles se pudo y depositarlos en la Direccion de Hidrografía que se instituyó entónces, cuyas tareas debian comenzar por las cartas y demas trabajos marinos de esta expedicion, en que habian ido los Sres. Espinosa y Banzá, que se nombraron para formar aquel establecimiento. Publicáronse, en efecto, varios planos y cartas; pero hubo la desgracia de que

quedasen inéditas las del Panamá hasta 61° N., esto es, toda la costa Rica, la de Acapulco, California alta y baja y costa del N. O., que es lo que á nuestro asunto interesa. Quedáronse sin imprimir todos los derroteros y excelentes relaciones del viaje, llenas de luminosas observaciones astronómicas y mineralógicas, de descripciones físicas y políticas, y de nociones nuevas sobre la historia natural de los países recorridos. La mala suerte que cupo á todos los demas papeles, cupo tambien á los que correspondian á la expedicion hecha para comprobar los supuestos descubrimientos de Maldonado. Así es que ni vió la luz pública la noticia de los trabajos que en ella se emprendieron, ni la excelente *Memoria* que escribió Malaspina en vista de los parajes, que puede considerarse como una clara é incontestable refutacion del escrito de Buache. En ella, despues de manifestar la dificultad de encontrar la verdad en la ciencia geográfica, porque sus operaciones tienen que subdividirse entre el navegante, que suele abultar sus narraciones, y el sabio, que con la mayor libertad las admite ó desecha, y de dar alguna noticia del polo boreal, y de los principales navegantes que han reconocido las regiones que le están vecinas, manifiesta la necesidad de examinar este viaje, por la facilidad que tienen los geógrafos en adoptar las opiniones antiguas; presenta en él doce razones de incompatibilidad, prueba evidente de ser fingido, y da razon de los reconocimientos que arguyen contra la existencia del

paso. La práctica y los físicos reconocimientos dieron en este asunto los mismos resultados que ya habia previsto la teórica.

Las presentes observaciones coinciden en un todo con la *Memoria* de Malaspina, lo cual prueba la evidencia de la verdad; pues ni uno ni otro autor que escribian al mismo tiempo y á muchos centenares de leguas de distancia, pudieron ponerse de acuerdo, no teniendo noticia de sus respectivas tareas. Igual es tambien el juicio de D. Ciriaco Cevallos, quien en una *Disertacion* que imprimió en Cádiz en 1798, juntamente con la traduccion de la *Memoria* de Buache, manifestó con fuerza de lógica y excelente doctrina la poca solidez de los argumentos con que éste sostenia su opinion favorable á Maldonado.

El haberse impreso este escrito parece que debia haberlo hecho conocido de la Europa; pero no lo fué más que el de Malaspina y el presente, que quedaron inéditos, lo cual dió lugar á que el caballero Cárlos Amoretti, sabio y diligente custodio de los tesoros de la Biblioteca de Milan, despues de haber dado á luz el interesante viaje alrededor del mundo de Pigafeta, perdiera su tiempo en traducir la relacion de Maldonado, que encontró entre los manuscritos de la misma biblioteca, y en publicarla con una disertacion en su apoyo. El baron de Lindenau tomó á su cuenta el refutarle, y en una erudita *Memoria* reprodujo la mayor parte de las razones dadas por los escritores españoles, cuyos escritos no conocia, y

presentó otras muy convincentes, sacadas de la astronomía y geografía, que él mismo reasume de este modo:

1.ª Maldonado da á la distancia que media entre la bahía de Baffin y el estrecho de Anian 790 millas, ó una diferencia de longitud de 144°; y no siendo la diferencia real sino de 82°, no se concibe cómo pudo equivocarse en 62°, ó, en otros términos, en 300 millas en un camino de 500; es, por lo tanto, imposible que Maldonado haya podido llegar al estrecho de Anian por el camino que supone.

2.ª La derrota de Maldonado desde el 71° hasta el 66° de latitud boreal, concebida en estos términos: *desde el 71° de latitud se vuelve á Oeste sudoeste, navegando así por espacio de 440 leguas hasta llegar al 60°;* es imposible, pues, siguiendo este rumbo, hubiera pasado sobre una gran parte del continente de la América.

3.ª Es tambien imposible que Maldonado haya estado en el 66° de latitud boreal ó en el estrecho de Bering, pues no solamente repite él mismo tres veces que su punto de parada era en los 59° ó 60° de latitud, sino que la largura del dia allí en el mes de Junio, era de diez y ocho horas y media, lo que no puede suceder sino en una latitud de 59° á 60°.

4.ª Es no ménos imposible que Maldonado haya podido estar sobre la costa del N. O. de la América, pues la distancia de las costas del Asia, bajo el paralelo de 55°,

es más de 300 millas, y la relacion dice que llegó á ellas despues de una navegacion de 120 millas al O.

5.ª Los datos de Maldonado sobre el tiempo de su salida de la bahía de Baffin, de su llegada al Océano Pacífico, de su detencion en la pretendida embocadura del estrecho de Bering, son enteramente falsos, porque es imposible que haya podido hacer un camino de 790 millas en doce ó quince dias de tiempo.

6.ª Es igualmente falso que la nave haya podido estar de vuelta en el estrecho del Labrador en el mes de Junio, y que en él se haya podido ver la puesta del sol, pues es evidente que esto no puede verificarse en tal estacion y bajo un paralelo de 70 á 75°.

Despues de dar otros argumentos, fundados en la falta de conformidad de las descripciones y situacion de parajes con las de los navegantes más acreditados, llega á indicar el baron cuáles pudieron ser las fuentes en que bebió ideas para fabricar su embuste.

Como ampliacion á la *Memoria* del Sr. Fernandez de Navarrete, insertamos tambien las aclaraciones á que en la misma hace referencia, por considerarlas de sumo interés:

En los papeles públicos de donde se copió en la Gaceta de Madrid *del mártes 18 de Febrero de 1812. Núm. 49, página 194, columna 2.ª*

Milán, 8 de Enero.

(Da razon de algunas obras nuevas publicadas últimamente en Italia, y luégo en § aparte dice):

«Monseñor Amoretti, de esta ciudad, acaba de publicar »la relacion del viaje del capitan Maldonado al rededor »de la América del Norte. Es muy singular esta relacion, »sacada de un manuscrito de la Biblioteca Real, la que »se dirige á probar que hay algunos pequeños mediter»ráneos y estrechos en el Norte de la América en las la»titudes en que se supone generalmente que el mar está »cubierto siempre de hielos; al ménos se cree en el dia »que es imposible la navegacion por aquellas aguas. Los »sabios miraban, hace mucho tiempo, casi unánimemente »este viaje como fabuloso. ¿Monseñor Amoretti ha de»mostrado completamente la autenticidad de la relacion »que ha publicado? Esto es lo que tienen que discutir los »literatos.»

El baron de Lindenau, sabio aleman, refutó poderosamente la opinion de Monseñor Amoretti, y es de notar que sin tener noticia de las Memorias escritas por Malaspina, Ceballos y Navarrete, ha convenido con ellos en las razones que alega; lo cual prueba lo fundada que es la opinion que defienden. El baron de Zach imprimió esta Memoria del de Lindenau en el tomo XXVI de su *Correspondencia astronómica alemana;* despues á ruego de algunos literatos, que por ignorar el aleman carecian de las noticias de tan excelente escrito, la publicó traducida al francés en el tomo XII, núm. VI, pág. 553 de su *Correspondencia francesa*, que publicaba en Génova, año 1825. D. Martin Fernandez Navarrete, escribió al baron de Zach el siguiente juicio de este escrito: «J'ai lu avec » plaisir la critique judicieuse de Mr. le Baron de Linde» nau; elle prouve son instruction et son jugement plus » mûr et plus réfléchi que celui des partisans de ce navi» gateur et de ses prétendues découvertes.» Por ser bastante extensa y añadir poco á las otras Memorias que publicamos, no la damos aquí traducida; pero en cambio, para que los lectores puedan tener de ella alguna idea, así como de la obra en que el Sr. Amoretti contestó á ella, insertamos los siguientes artículos que sobre ambos escritos publicó la Biblioteca Británica.

SOBRE EL APÉNDICE AL VIAJE DE FERRER MALDONADO.

Milán, 1813.

(*Biblioteca Británica, núm.* 431, *Diciembre de* 1813, *págs.* 517 *á* 528.)

El caballero Cárlos Amoretti dirige este escrito al baron de Lindenau, que ha refutado su opinion sobre Maldonado en una disertacion publicada en aleman en Gotha en 1812; y responde en él á las objeciones que ha puesto este autor á la veracidad del viajero español. Como toda esta discusion sea de gran interes no sólo por el fondo del asunto sino por el modo con que se ha tratado, convendrá que retrocediendo al principio de la cuestion, examinemos la obra que ha motivado los ataques de que ahora se defiende este sabio.

El Sr. Amoretti, animado de la aceptacion que tuvo su publicacion en italiano y francés del viaje de Pigafetta, sacó de la oscuridad otro viajero casi desconocido, publicando en las mismas dos lenguas la relacion de Maldonado, tal como existe manuscrito en la biblioteca que tiene á su cargo, y añadiéndole un discurso para probar su autenticidad y certidumbre. Este discurso ha dado lugar á la polémica, cuyo último escrito anunciamos. M. de Lindenau y otros, tratan á Maldonado de impostor, y su relacion de pura novela. Cualquiera que sea el juicio que se

adopte, siempre queda en pié la utilidad del trabajo emprendido por el sabio milanés. Sacar del polvo de las bibliotecas y dar al público manuscritos inéditos, es casi siempre hacerse benemérito de las letras; y siempre es servirlas útilmente y frecuentemente servir á la humanidad, difundir nueva luz sobre cuestiones que tocan á la geografía y á la hidrografía. Muestra, pues, su sólido juicio el Sr. Amoretti, en la preferencia que ha dado á la publicacion de viajes antiguos. Aun cuando la relacion de Maldonado no fuese más que un cuento caprichoso, se verian en él las opiniones de su tiempo, y se sacaria á lo ménos algun fruto de los debates interesantes á que ha dado lugar. Pero nosotros estamos léjos de rendirnos, y damos por el contrario mucho peso á los argumentos con que el autor las combate. No pudiéndolo seguir en todos sus pormenores, nos limitaremos á extractar ligeramente la relacion, y á citar algunos de los reparos principales á que ha dado lugar.

El diario de mar de Maldonado no es conocido, si bien fué visto por el bibliógrafo D. Nicolás Antonio, y posible que se encuentre algun dia. Entre tanto, es menester contentarse con la mencion que de él hace el mismo Maldonado en un proyecto, que es el único monumento conocido de su viaje. Este proyecto presentado al Consejo de Lisboa, es el que el Sr. Amoretti ha encontrado traducido y publicado. Hé aquí el título: « Relacion del descubrimiento del estrecho de Anian, hecho por mí,

el capitan Lorenzo Ferrer Maldonado el año 1588, en el cual se lee la órden de la navegacion, la disposicion del lugar, y la manera de fortificarlo. Trátase tambien de las ventajas de esta navegacion, y de las pérdidas que resultarán de no hacerse señor de ellas. . . . . »

Indica la derrota que debe seguirse: á las 450 leguas al N. O. de Lisboa, pone la Isla de Frislandia, que ya no existe, aunque fué muy conocida de los navegantes antiguos, y el Sr. Amoretti supone que ha sido sumergida de resultas de algun temblor de tierra. Hace luégo el viajero una sumaria descripcion de allí al estrecho del Labrador: dice que despues se navegó al O. ¼ S. O. el espacio de 850 leguas, y se sube á la latitud de 71°, en donde descubrió una tierra muy alta. Su sabio comentador supone que él designa aquí las montañas de la mina de cobre vistas por Hearne, ó las islas de la Ballena vistas por Mackenzie. De la vista de esta tierra se vuelve al O. S. O., y se hacen así 440 leguas hasta los 60°, donde debe encontrarse el estrecho de Anian.

Aquí diremos algo sobre una dificultad puesta sobre la situacion de este estrecho. Este está situado en los 66° y no en los 60°; ¿cómo un navegante que lo ha atravesado puede cometer semejante error? El Sr. Amoretti da á esto dos respuestas: 1.° Tales errores no son raros entre los navegantes de este tiempo, que no tenian sino instrumentos muy imperfectos, y aún se pueden sacar ejemplos más recientes. 2.° Maldonado participaba del error comun, fun-

dado en las cartas que Martinez, su piloto, seguia; pero ya notó que estas cartas eran erróneas: Hé aquí como se explica sobre este objeto. Aunque sabíamos que se debia hallar el estrecho á 60° de latitud boreal, siendo la costa en este paraje muy extendida del E. al O., nos hizo quedar en duda. Parecia al piloto que faltaban aún más de 100 leguas, segun la medida tomada en su derrota, pero á mí me parecia que estábamos ya, en lo que era así en efecto.

Maldonado describe la entrada del estrecho de que da además la carta.

En el mar del Sur tiene el encuentro de un bajel de 800 toneladas que viene de este mar á entrar en el estrecho, cargado de mercaderías, como las que vienen de la China, á saber: brocados, sedas, porcelanas y plumas en grandes cajas. No entendiendo los que montaban este bajel el español, tuvieron que hablar en latin á las gentes de Maldonado; parecian moscovitas ó anseáticos; venian, segun decian, de una ciudad bastante grande, perteneciente al Rey de Tartaria, distante del estrecho algo más de cien leguas, etc.

Toda esta relacion es muy contestada por el autor á quien corresponde el Sr. Amoretti: ántes de decir nosotros algo sobre las objeciones, concluiremos el extracto de la Memoria de Maldonado. *(Sigue el extracto.)*

Volviendo atrás, presentaremos rápidamente algunas objeciones hechas contra nuestro navegante. Su descrip-

cion de la entrada N. del estrecho de Anian parece al Sr. Amoretti tener relaciones notables con las de los navegantes modernos; y es cierto que algunas circunstancias confirman esta asercion, entre otras, una roca aislada muy notable que ha sido mencionada así por Cook como por Maldonado. Pero es menester convenir que la carta del estrecho tal como la da este último, no se asemeja en todo á la de Cook, ni á la de otro navegante acreditado. El Sr. Amoretti pone de acuerdo estas cartas discordantes con una suposicion que apoya con muchos argumentos ingeniosos. Es menester notar que Maldonado no da al estrecho sino media legua al N. y un octavo de legua al S., miéntras que Cook hace esta anchura de 13 leguas; así, el primero pinta un estrecho largo y tortuoso, miéntras que el segundo lo representa muy abierto y exento de sinuosidad. Para conciliar esta diferencia, segun el Sr. Amoretti, basta tener en consideracion el tiempo y suponer que entre el siglo XVI y XVIII ha habido en el estrecho alteraciones ó mudanzas notables. Estos trastornos deben ser atribuidos á temblores de tierra. Las razones que alega en favor de su hipótesis, son: 1.° Los muchos ejemplos que hay de introducciones del mar en la tierra. 2.° En el siglo XVI se descansaba en la isla de Frislandia; esta isla está en todas las cartas de aquel tiempo, y ya no existe. La misma causa, el mismo terremoto ó cualquiera otro análogo ha podido próximamente en el mismo intervalo hacer desaparecer algunas

tierras del estrecho. 3.° Maldonado nota que la costa de América sobre este estrecho es formada de tierras bajas, en lugar que la del Asia es muy alta y montuosa: estas tierras bajas deben ser las que el mar ha sumergido. Admitiendo este hecho, se deberá hallar esta parte de mar llena de bajos, y efectivamente, Cook nota que la parte navegable del estrecho forma un canal que tiene tan poca anchura, que se vió obligado á que sus navíos navegasen uno tras otro, no pudiendo sin riesgo llevarlos de frente. Esto, dice el Sr. Amoretti, justifica al antiguo navegante: el canal por donde navegó Cook es el antiguo; los bajos que le detuvieron, las tierras bajas que Maldonado describió tales como estaban en su tiempo.

Otra objecion nace del encuentro del bajel que venia de la mar del Sur. No se encuentra la ciudad de Robr en Tartaria. Amoretti destruye esta objecion haciendo notar que el navegante advierte que no estaba seguro de haber retenido bien el nombre, y recuerda uno ó dos que pudieran reemplazarle. Los moscovitas y los anseáticos no tenian navíos de 800 toneladas; el sabio italiano, sin discutir esta asercion, observa que no es probable que un navegante distinguido como era Maldonado, hubiese, en un proyecto que se iba á someter á un consejo superior, cometido un error tan fácil de desmentir, á no suponerse que era un impostor. Hace además notar, que no afirma Maldonado que fuese de moscovitas ó anseáticos, sino que le pareció que era así; añade que este bajel

venia de Tartaria con relacion á los que en él iban, y sabemos por Marco Polo que sobre esta costa de Tartaria se hacia en su tiempo un gran comercio, y que él mismo habia navegado en un bajel de cuatro palos, que llevaba 2.600 hombres de tripulacion.

No seguiremos más adelante con esta discusion, de la que sólo hemos querido dar alguna idea á nuestros lectores sin decidir sobre ella, pues para esto necesitariamos tener á la vista todas las piezas del proceso.

«DIE GLAVBWURDÉGKEIT...» ES DECIR, DEL GRADO DE CONFIANZA QUE MERECE LA RELACION DEL VIAJE DE MALDONADO Á LAS REGIONES SETENTRIONALES, POR EL BARON DE LINDENAU.

Gotha 1812.

(Biblioteca Británica, números 457-458 *Enero de* 1815.*)*

Cuando dimos cuenta del trabajo del Sr. Amoretti sobre Maldonado, concluimos diciendo que no se podia formar un juicio definitivo sin tener á la vista cuanto concierne al asunto. No conociamos entónces el escrito cuyo título acabamos de leer sino por su refutacion; ahora lo tenemos á la vista, y extractaremos de él cuanto contenga de notable...

El señor Baron de Lindenau comienza por hacer plena justicia al mérito de las indagaciones bibliográficas del

sabio milanés; extracta fielmente en seguida la relacion que este sabio ha traducido y publicado, y discutiendo despues los hechos que contiene, halla en ellos señales evidentes de falsedad.

Las objeciones principales son sacadas de la incompatibilidad de la relacion con las distancias, y la naturaleza de los lugares que el viajero dice haber visitado. Maldonado, cuenta 144° de longitud entre la bahía de Baffins y el estrecho de Anian, miéntras que esta distancia no es más que de 82°; coloca este estrecho en 60° de latitud, y está realmente en 66°, y describe este estrecho largo y angosto, cuando es ancho á la entrada, y de poca consideracion su parte estrecha. En cuanto á la latitud, hemos visto que el Sr. Amoretti explica este error por el que habia cometido el piloto; pero esta solucion de la dificultad no nos parece aplicable á la estimacion de la largura del dia hecha por el viajero; estimacion que determina exactamente el paralelo de 60°. Parece igualmente contrario á todo lo que se conoce en estos parajes, suponer que se puedan encontrar en pocos dias y sin encontrar repetidas montañas de hielo.

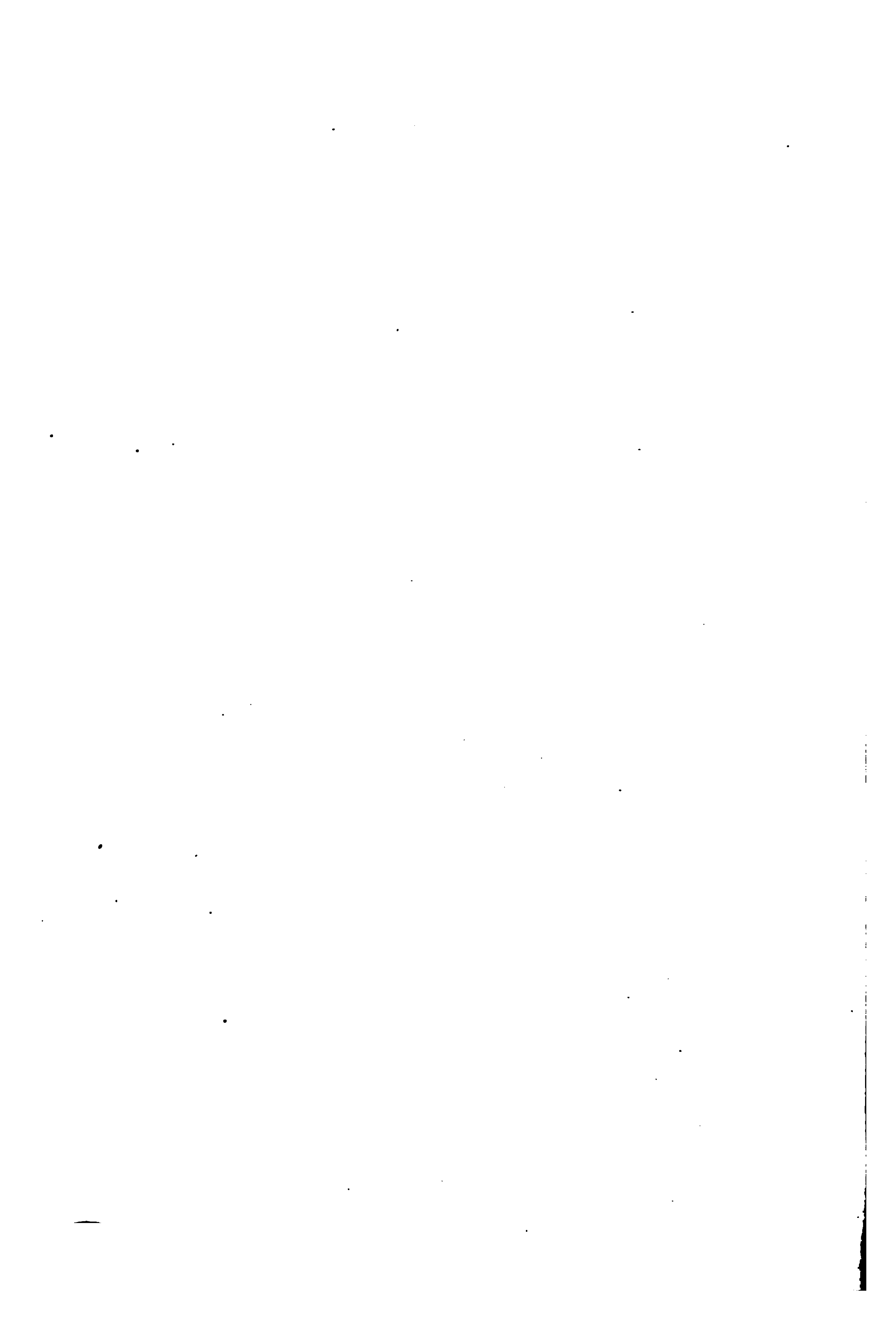
Independientemente de estas graves objeciones, fundadas inmediatamente sobre la situacion de los lugares descritos y su naturaleza, el señor Baron saca otras de algunas circunstancias particulares. Maldonado ha visto en el estrecho de Anian montes y bosques frondosos, frutas y áun uvas. Cook y Sarytschews están acordes en que

allí no se ve ni un árbol, ni un matorral. Maldonado habla de haber hallado ciertos animales, como búfalos, cerdos y ciervos; Cook y Sarytschews no han visto semejantes animales, y por el contrario, estos últimos viajeros han visto allí caballos marinos y osos blancos, de que Maldonado nada dice.

El baron de Lindenau termina su disertacion por una conjetura sobre el orígen de esta relacion, que contribuye á demostrar su falsedad; pudiendo considerarse como un argumento indirecto que viene en apoyo de los precedentes, y como una ilustracion acerca del estado de los conocimientos geográficos en el siglo XVI.

Ignórase quién ha descubierto el estrecho de Anian, ni cuál es el orígen de este nombre; pero desde el siglo XVI las cartas atestiguan su existencia, y desde entónces la indagacion de un paso al mar del Sur por esta vía, vino á ser un objeto de emulacion entre los pueblos navegadores. El pensamiento de que podia ser hallado por otros (entre ellos por Frobisher y Davis), fué tal vez lo que empeñó á Maldonado á fingir que lo habia hallado él mismo. En 1542 el Japon fué descubierto por los portugueses. Desde 1588 habia nociones sobre los canales de los mares del Japon, y es posible que Maldonado tuviese á la vista alguna relacion portuguesa de estos viajes cuando compuso la suya. Todo lo que él dice del país, de sus producciones, del clima, de la forma del estrecho que describe, se aplica mejor al Japon que al estrecho de

Bering. Pero desde aquel tiempo se confundió con el estrecho de Anian, el que se suponia y colocaba entre Sachalin y la Tartaria, y se estimaba là distancia en longitud de la bahía de Baffin al estrecho de Anian, precisamente como la ha estimado Maldonado. El señor baron lo prueba con muchas citas; otro tanto puede decirse de la latitud.



RESÚMEN.

El lector que haya seguido atentamente todo lo expresado por los notables eruditos y comentaristas que contiene esta recopilacion, ya habrá adquirido el convencimiento de que el dicho Lorenzo Ferrer Maldonado fué un charlatan, un embaucador, cualquier cosa, en fin, ménos navegante.

Para dar mayor prueba á estos calificativos, nos propusimos insertar como remate digno de su poco envidiada referencia, un documento que contiene la causa que se le formó en Guadix por estafador, cuyo documento tuvo ocasion de examinar el Sr. Fernandez de Navarrete y sacar copia de él en el Archivo de Indias de Sevilla. Pero de esta copia no tenemos noticia, y cónstanos hoy que el original que segun Navarrete existia en aquel Archivo entre los documentos llevados de Simancas, rotulados, *Junta de guerra del Consejo de Indias*, despues de registrados escrupulosamente dichos legajos, nada se expresa en ellos de la causa que se le siguió en Guadix á Ferrer Maldonado. Al mismo tiempo, no podemos dudar de la veracidad del Sr. Navarrete, por lo cual suponemos que se haya extraviado ó lo hayan introducido

---

...dito.

... de esta

... los ma-

... motivos

como apócrifa su

... españoles, que

... de com-

... las verda-

... merecida fama

... historiadores.

... miento de

... defensa alguna,

... que es apócri-

... diciendo

NOTA.

Debemos á la amabilidad del ilustrado Capitan de fragata D. Francisco Carrasco, nuestro distinguido amigo y jefe, el poder insertar á continuacion varios apéndices curiosos referentes á las gestiones de Maldonado. Estos son los únicos documentos que mencionan á este falso descubridor, y que existian inéditos en el Archivo general de Indias.

APÉNDICE 1.º

EL REY.

Por quanto Abiendo ofreçido el Capitan Lorenzo Ferrer Maldonado de dar los secretos de la Aguja fixa y nauegacion del este á oeste en quatro propusiciones. La primera. La Aguxa fixa en línea recta á los polos del mundo, permaneciendo en su fixacion por todos los meridianos del.=La se-

gunda, que con la Aguxa fixa y la baria regular dar á conoçido, *el punto fixo y arte para conozer Los grados de la longitud*, de tal forma que por cada grado de bariaçion muestra uno de la longitud nauegando no solo por la equinoçial, sino por todos los paralelos y alturas del polo *artico* y a qualquiera de los treinta y dos rumbos demostrados en la Aguja ý carta de marear. = La tercera, un instrumento para sacar precisamente en la mar línea meridiana para con el examinar siempre que sea neçesario la fixaçion de la Aguxa y conocer los grados de la bariaçion de la barca, sin que para esto aya neçesidad de la Aguxa fixa, y de tal suerte obrado que con solo este instrumento y la aguja baria se pueda sacar el punto de los grados de la longitud preçisamente. = La quarta, Visto por los de mi junta de guerra de Indias y la demostraçion de ynstrumentos que en ella hizo. Y consultádoseme. Considerando lo mucho que conuiene sacar a luz negoçio tan ymportante, e tenido por bien de dar la presente por la qual prometo y aseguro por mi palabra Real al dicho Capitan Lorenzo Ferrer Maldonado que sacando á luz los decretos de las dichas propusiçiones que a ofrezido es a sauer. La aguxa fixa en todos los meridianos del mundo y el punto fixo de la longitud de la nauegacion del este a oeste á qualquier ora del dia y de noche sin sol ni estrella *y el secreto de la nauegacion del este a oeste en todas las oras con sol*, como queda declarado en las dichas propusiçiones y saliendo cierta y uerdadera, abiendose echo las experiencias en las nauegaciones delas Indias orientales y occidentales, y por tierra y por las partes de ida y buelta que a la dicha mi junta de Guerra pareçiere á su satisfaçion de ella, y para empeçar á ponerlo en exerçiçio se a ofreçido dicho Lorenzo Ferrer Maldonado enbarcarse en la flota que se apresta para la prouincia de Tierra firme y dando echas las demas expe-

riencias por su persona ó por otra en su nombre, y siendo los dichos secretos é ynstrumentos con que se an de executar tales que puedan aprouechar dellos los pilotos y gente que de ordinario anda en la mar y despues de berificados aprobados por la dicha mi Junta de Guerra Le aré merced y mandaré situar y consignar como desde agora lo ofrezco tres mil ducados de renta por lo que toca al secreto de la Aguxa fixa, y todos los ynstrumentos pertenecientes al uso della, y otros dos mil ducados . . . . . . por lo que toca al punto fixo de la longitud de la nauegacion del este á oeste, reglas é ynstrumentos pertenecientes á el. Todos cinco mil ducados de renta en cada un año para el y sus herederos y subçesores, y de los que del tuuieren titulo y causa, situado lo uno y lo otro á su satisfaçion y de todo ello le mandaré dar y despachar Luego que como dicho es estuuieren aprouadas las dichas propusiçiones. Los priuilegios de la dicha renta con las clausulas fuerzas y firmezas necesarias para su entero çumplimiento y si los miembros de la Haçienda donde una ó mas ueces se consignaren los dichos cinco mil ducados Tuuieren quiebra ó disminucion por qualquier causa que subçeda se ayan de mudar á otros donde se paguen puntualmente, y para la seguridad dello mando dar y di la presente firmada de mi mano y refrendada de mi ynfrascrito Secretario fecha en . . . . . . a . . . de . . . . de mill y seiscientos quince años.

APÉNDICE 2.º

AÑO DE 1616.

Auiendo visto la demostracion del aguja fixa y propuesto al Capitan Lorenzo Ferrer las dificultades que se pudieron ofrecer en razon del toque y afijacion del aguja, a parecido cossa berisimil que el toque que hizo y afijacion será cierto y para hazer desto la esperiencia que conuiene nos parece que para que pueda conseguirse el fin que se pretende, tanto para la nauegacion de la yndia Oriental como de las Ocidentales, que el Capitan Ferrer con dos pilotos portugueses y dos castellanos y persona de confiança que sepa sacar línea meridiana, en todas partes y tierras que tomaren y conocer si la aguja esta fija en la mar y tierra y lo que baria, labaria, y para esto conbendra se embarquen en Cádiz en una caravela de cinquenta toneladas, y partiendo de allí tomen tierra en cauo Cantin y cauo de agua, yslas de Canarias y cauo berde, sierra lisa miria Santome, angola y corriendo la costa hasta doblar el cauo de buena esperanza y el de las agujas y boluer al NE., corriendo la costa de Batal asta el cauo de las Corrientes y de alli asta los bajos de la yndia, y de allí boluer á la ysla de Santa elena, y de allí atrauesar a buenos ayres corriendo toda la costa del brasil asta la tierra firme, la de Cartagena y Onduras asta San Juan delua, y de alli boluer corriendo la costa de la florida asta el cauo de los Martires, y de alli atrauesar el cauo de San Anton corriendo las costas del Sur de la ysla de Cuba y dando el tiempo lu-

gar ponerse sobre los bajos de la Serrana y Serranilla y de alli boluer á la costa de Cuba corriendola al nordeste asta la ysla de Santo Domingo y yslas de Barlobento y de alli á la bermuda y alli al cauo cañaueral y dando la buelta de las flores y terceras a de correr al este la buelta de españa sin mudar derrota asta tocar en las costas de Portugal y estas son las yslas y parajes Donde conuiene hazer las obserbaciones con los ynstrumentos y ynstruciones que se les dieren, porque si fuesen en flotas ó galeones no se podria hazer la esperiencia en tantas partes y que abraçase de una vez Las nauegaciones de yndias orientales y ocidentales y saliendo la esperiencia como promete en esta nauegacion quedara bien probada su yntencion y dando á entender á los pilotos con la claridad que conuiene el modo de hazer estas obseruaciones parece lo abra complido y asi lo firmamos en Madrid, etc., á 19 de Henero 1616.

J. Bapt. Laraña. — Jose Francisco de Garnica.

Lucas Guillen. — El Dr. Iñ. Cedillo.

Hay un decreto fuera que dice: «Que se haga la ynstrucion. En esta Confremidad.»

APÉNDICE 3.º

SEÑOR:

Que le corra el sueldo de los quarenta escudos desde el dia que por testimonio del seruicio constare hauer salido desta corte á hacer su viaje.

El capitan Lorencio Ferrer Maldonado, dice que del Secretario Juan Ruiz de Contreras tiene entendido como V. M. a mandado que abiendo cumplido en lo que tiene ofreçido de aguja fixa y punto fixo de longitud se le hara merced de cinco mil ducados de Renta Perpetua conforme estaua prometido al Dotor Arias, y que abiendo de yr en la flota de Nueua España á hacer la Esperiencia, se le diesen de entretenimiento quarenta Escudos al mes desde El dia que tratase de Embarcarse y porque ya no Es pusible En esta flota hasta la de tierra firme y El Esta ocupado En cosas del seruicio de V. M. asi en la fábrica de ynstrumentos como En otras cosas necesarias al cumplimiento de lo que tiene prometido. Pide y suplica á V. M. se le haga merced de mandar que se le den los dichos quarenta Escudos de Entretenimientos desde oy en adelante hasta aber cumplido con la satisfaçion y Esperiencia que Espera dar, que en Esto V. M. le hara muy gran merced.

Otro si, pide y suplica á V. M. le haga merced de le mandar dar su cedula Real de

siguro para que no se le haga ningun Estorbo ni ympedimento por parte de las justicias sobre El negocio que paso Entre su cuñado Pedro Maldonado y el Marqués de Estepa ni En otra manera alguna que aunque no se halle culpado En el no se tiene por siguro de la maſicia de sus Enemigos que podrian ynquietarle y dibertirle de los Estudios que trata del seruicio de V. M., que En esto Reciuira muy grande merced.

que se proueerá lo que conuenga.

Y escriuasè una carta de parte de la Junta al Sr. Presidente de Granada diciendole lo que a pedido, y que tiniendo consideraçion al estado que escriuió que el negocio tenia ya la ymportancia de las cossas que ofrece el Capitan Ferrer sobre que a hecho algunas demostraciones que prometen esperanças del efecto, a parescido que durante el tiempo que se ocupare en las experiencias que S. M. tiene resuelto que haga se podra sobreseer contra el en este casso, siendo como es tan antiguo y retardado.

APÉNDICE 4.°

MUY PODEROSO SEÑOR:

El Capitan Lorencio Ferrer Maldonado suplica á V. A. le haga merced de le mandar despachar y que la ayuda de costa que se le ubiere de dar sea considerando que se le mandan por la ynstruçion nauegar diez mil leguas y las mas costeando, que Es negocio de muy grande peligro y que el por servir á S. M. y hacer lo que mas conuiene á su Real seruicio lo hace con grande gusto; y porque el dinero que se le mandara dar lo a menester en està corte para salir della y ordenar su camino, y asimismo para hacer ynstrumentos por aber aqui quien les haga y en Siuilla no, suplica á V. A. mande que se le den aqui, pues ay de adonde podersele dar, que En esto se le hara muy grande merced.

Muy poderoso señor.
El Capitan Ferrer Maldonado.

SSª le de S. M.

APÉNDICE 5.º

MUY PODEROSO SEÑOR:

V. S. Aduierta que muchos an tratado sobre esto del Aguja fixa, y no se a visto hasta ahora salir cossa alguna, Quanto mas que no esta en afixation del Aguja la mas ymportancia en la nauegacion, lo mas ymportante y necessario es dar los grados de longitud preçissos nauegando como los de Latitud, que si el Capitan Ferrer ofrece lo uno y lo otro sin sol y sin estrella es una grandiossisima cossa, lo qual no se puede estimar. El que da los grados de longitud nauegando no tiene necessidad sauer las leguas que corre la nao en qualquier rumbo de viento, sino las leguas que da el grado de Longitud del paralelo donde esta, y assi no se a de hazer casso de las agujas marcadas en las cartas de marear ni de las mismas cartas en plano, porque ademas que ellas son falsas por muchas maneras, tambien se ve que se extienden en el dicho plano los paralelos tanto como los círculos mayores mas que se saue que en qualquier Parte del mundo que este una nao esta siempre la proa y la Popa dirigida en parte decir en lo mayor Respeto al centro de grauedad, y assi todas las cartas en plano no son de prouecho ni las agujas pintadas en ellas para quien saue dar los grados de longitud no tiene necessidad dellas.

Por un ynstrumento circular que esta puesto entre las dos agujas con un omon en el centro, parece tener sus dificultades en tierra, quanto más en mar. La mayor es que en la

mar por tomar el bertical del sol y su altura por el, Por bien que sea anibelado y equilibrado con la agitacion de la Nao, caminando alargara y acortara las sombras, concretense despues estas medidas. Lo propio se puede dezir de las agujas y con mucho mas por ser ynstrumentos tan fragiles como seue y experimentan todos los dias que nunca catan verdad sino estando en su patria, fuera de allí no ay que buscarles medida ni concierto, siempre se agitan á Una parte y á otra y afecta. Preguntad a todos los Generales y almirantes y pilotos mas practicos en este arte de nauegar lo que les parece y que ynstrumentos son las agujas y de sus effectos, que ay mucho que dezir, y de los que lleuaron de Fonseca diran que seguridad ay en ellos. Mas supuesto que den Aguja que por todo el mundo directamente mirase al polo y otra aguja como suponen tocada fiscamente fuese variando los grados Regularmente de longitud que fuese caminando. Conçierten esta variacion en la afixacion supuesto casso que fuesen costas en tierra firme sin mouimiento que haran por los ynconuenientes del mouimiento continuo de la Nao y mucho mas que se pudiera deçir. Mas los grados de las variaciones de la aguja son muy diferentes de los de la Longitud, y si por ellos se huuiesen de guiar no es obra que tuuiere fin ni concierto, ni en que se pudieren dar por muchas Razones. Mas que la aguja tengan ocho partes afectas bese al contrario, porque partiendo del Meridiano de la ysla del Cuerbo adonde sea fixa no se torne á fixar en todo el espacio del camino que hacen hasta las Indias Ocidentales y aun mucho mas alla en la mar del Sur, que son muchissimas mas de quarenta y cinco grados de longitud, porque llegan á mas de nouenta. Que si fuesse assi que tuuiesse la aguja ocho partes affectas entre si, y quales auian de ser equi distantes unas de otras de quarenta y cinco grados de

Longitud mas que aya punto ninguno atractiuo fuera de los polos del mundo, no lo ay porque lo que caussa las bariaciones dellas no es mas de apartarse á la parte Oriental o Ocidental de las partes afectas por caussas que se pudieran Deducir. Mas supuesto que fissicamente se tocase una aguja que tuuiese Respeto a alguna parte ó punto, La tal aguja no acudira allegando a su patria a la parte afecta, y aunque fuese tal que la quitasen todas sus passiones el mouimiento y agitacion diuersa de la Nao, qualquier balance ó equilibrio que tenga si daua lugar de señalar un puesto precisso y cierto tan delicado como el de la longitud quanto que más que ellas nunca estan quedas, sienpre ynquietas por las cossas sobredichas demas que tienen en Tantos Otros en conocimientos, como lo uemos en las ordinarias qual sera las fixas que oy dicen unos y mañana otro. Respeto de los acidentes como sea deuer la uerdad que dicen. Mas tomen media docena dellas tocadas de un mismo toque, diran diuersamente, ora sea acidentalmente ó de otra manera, por ser ynstrumento tan achacosso y auerse de seruir del en partes tan acidentales a la qual de todas estas sea de arimar para que le diga la verdad.

No se trata de la posibilidad ó ymposibilidad dello, porque todo puede ser allanando por todo las dificultades e ynconuenientes que se hallan, porque ay otro punto que se pudiera decir mas delicado que todo lo de supra, mas podra decir que en ello esta el motus faciendi y que es alli todo el secreto saberlo; solamente se apuntan estas dificultades sobre el casso.

NOTA. Este escrito, doblado en forma de carta, tiene este rótulo en el frente: «El Capitan frances en raçon del aguja fixa.»

APÉNDICE 6.º

ESTRECHO. DE ANIAN Ó DE FERRER MALDÓNADO.

«Esta Real Audiencia [de Guadalajara ó Nueva Galicia] da cuenta á V. M. de algunas cosas que convienen para bien deste reino y servicio de V. M. Y lo que yo tengo de que dar cuenta es que yo tuve noticia los dias pasados como se habia visto unos navios en la costa de la mar del Sur en el mes de Noviembre proximo pasado, de lo cual mande hacer informacion y otras diligencias, y las envio con esta a V. M. Di aviso al virey; tienelo por burla, pero yo tengo tanto cuidado como si fuera de veras y he sido informado que hay estrecho desta mar del Sur a la del Norte e que se puede navegar muy bien como lo dice Juan Fernandez Ladrillero, piloto désta costa muy antiguo, cuyo dicho asimismo va con esta. Suplico a V. M. lo mande azer, y si el dicho estrecho se puede navegar por el pueden haber pasado franceses ó ingleses y haberse poblado en parte lejos de aqui, que no pudiesemos tener noticia y fortificarse de manera que cuando se viniese a entender estuviesen señoreados en toda la mar del Sur. Y para esto agora andan mirando los puertos y costa por saber si se hace algun armada contra ellos, y no quieren saltar en tierra por no ser conocidos, y si no han pasado navios por el dicho estrecho no hay duda sino que los testigos dicen verdad de haberlos visto; y es cosa que causa grandísima admiracion en este reino y no se entiende lo que sea. Demas de las diligencias que van en esta, he en-

viado un barco grande que hay solo en toda la costa que la vaya á correr y costear y me traiga relacion de todo lo que viere para darla á V. M.; y si hobiese de que se hara navío y en todo tengo el cuidado que debo, sin haber gastado cosa de la Hacienda de V. M. Es cosa que me desvela, y el virey como está desviado e lejos tienelo por burla, como he dicho; yo estoy muy cerca e dame pena y cuidado.»

Capítulo de carta de el Dr. horozco, presd. del Audiencia de Nueva Galicia a S. M.—De Guadalajara 1.º de Marzo de 1575.—Original.—[Arch. de Indias.—Audiencia de Guadalajara.—Cartas y exp. de p. y ord. de dicha Audiencia.—1534-1576.]

APÉNDICE 7.º

Juan Martinez. 12 *Julio* 1612.

SEÑOR:

Muchos siglos a que se desuelan agudos ingenios buscando un modo para sauer lo que se nauega por el este y no lo an hallado, estos 4 años han acudido algunos a ofrecello y an pedido señaladas mercedes y no an hecho nada, quiso Dios que en muy poco estudio por faltarme los libros y el tiempo aunque con mucho trauajo hallase un medio para medir el este y el sur y la variacion de las agujas tres puntos, y digo cuatro hasta aora deseados y no auidos, y porque no se entienda que por auer poco estudio abra poco fundamento, y digo porque es verdad y lo prouare que no a abido ni abra quien alcançe mas ni tanto por los otros para medir el mar y tierra, di un memorial á V. M. en alcaça y estoi aqui ande antes de la media cuaresma con una traça que se hiço por orden del real consejo de indias, vio la mia persona y es cosa que a menester mas ojo, parecio que hiciese el ynstrumento ó aguardase el fin del doctor Arias que tiene ofrecido esto mas copiosamente sino se ubiera de atender mas que al proüecho ya lo uuiera dejado aunque soy pobre por uer que ba largo y por estar ya muy gastado, pero es necesario atender al decir de muchas personas que aguardan el fin deste yngenio por ser cosa tan deseada á V. M. supplica se haga el ynstrumento, pues tiene tan poca obra y tanta grandeça y se me de una ayuda de costa entretanto y bisto que a gastado bien premiesse la obra ó no se premie.

APÉNDICE 8.º

NAVEGACION. — 1580.

Copia de un papel que se hallo entre los que tenia fray Martin de Rada despues de muerto y lo trajo el padre Ortega que va á España y le dió el padre Buiça, del qual le hube yo.

Un vizcayno natural de Sant Sebastian, hombre de bien llamado Joannes de Ribas me dixo / andando el á las vallenas En terranoua en altura de sesentá ó sesenta y dos grados do comyença la gran baya / que en el cabo de grato cree sera ...... corriendo hacia el Oeste habia el arado mas de sesenta leguas / que vino el año de cinquenta poco mas ó menos un Capitan francés llamado Jaques casta yendo por la misma cauce a descubrir hallo un estrecho que tenia de pasada no más que cinco leguas y es ancho / una y dos y en partes tres leguas y corriendo la contracosta de la florida hasta el Susueste como 80 leguas hallo un Rio muy grande y en él infinidad de canoas / este vizcayno dixo hauerlo visto quando volvió y hablado muchas veces con el.

Y en que cinco ó seis años antes auian unos bretones desde la punta del breton que estará como 80 leguas al Oeste, casi de la punta de cauallo que esta en 49 grados y el decia que cinquenta y dos, desde ay corriendo el norueste como

cien leguas, toparon el dicho estrecho por cuya Relacion unos portugueses Vinieron á la India y á la China, y desde hodico dicen que en 45 dias llegaron á Lisboa, y creyendo que el Rey les haria mercedes, dieron dello quenta y los hecho pressos y murieron en la prision el piloto y el maestre y Uno de los portugueses que venian en aquella nao. Vino despues á la nueua Spaña y despues con Francisco de Ibarra fue al descubrimiento de copala y pretendió descubrir el estrecho sino que no se concertaron, á do tomo con este dicho Portugues el Vizcayno amistad y supo del todo en particular y decia que del cabo breton yendo al norueste hasta topar con la tierra firme, corriesen despues costeando la costa ó cabo hacia el suduueste que ansi corre aquella costa y ansi toparian con la entrada aunque parece era muy pequeña, pero es grande y ondable y saliendo á esta mar de la china que corre la costa hacia la china / o al / oes, suduueste dicen que á la boca del estrecho ansi hacia la mar del sur como á la del norte ay muchas ysletas aunque mas Rales son las que estan á la mar del norte viniendo de china, fuera de que costeando no Pueden herrar el estrecho / dio de señal que a mano yzquierda que está la tierra firme de china, es la tierra mas alta y con arboleda de Pinos, y de esa otra parte mas baxa sin arboledas / dicen que en el estrecho no les seruira el biento, pero las corrientes los meteran y sacaran.

Dicen que todos los que ponen yslas de caballos, toda es una ysla grande sino es algunos ysletes que estan pegados á la dicha ysla y tierra firme y esto hasta cabo grata que estara en 62 grados por do es canal muy hondable para entrar en la gran baya y dizen que estara la punta de caballos en 50 grados, corriendo por alli la costa desta ysla grande hazia el / Oeste casi hazia el cabo breton como 80 leguas y la que ponen en las cartas Punta de buena vista que es en la

mesma ysla grande, esta más çerca de la punta de caballos que de cabo de grata.

Dizen ser cosa muy aueriguada y cierta ansi entre Vizcainos como entre françeses de los que por alli andan hauer este estrecho.

APÉNDICE 9.º

De Flandes ha reciuido Su Magestad essos dos papeles sobre cierta navegacion que se ha descubierto por el norte Weest para el mar del Sur, y manda que V. S. los haga ver en el consejo de Indias en la Junta de guerra y por las demas personas, platicas de aquella materia que le pareciere, y que se consulte á Su Magestad lo que conuiniere acerca della. Dios guarde á V. S. en Madrid á 29 *de Xetiembre* 1611.—*El Duque.*

1. Auisos venidos de Zelanda y encaminados á cierto mercader residente en Amberes a 5 de Noviembre de 1611.

El descubrimiento del passaje por el norte Weest va cierto y lo confirman de ynglaterra amigos de confiança, y los yngleses queria ahora encubrir la cosa por hazerse dueños del dicho pasaje y excluir las otras naciones. Pero es tarde, porque ya el mondo lo saue y algunos han partido de aqui para Inglaterra (personas de marca) por ynformarse de todas particularidades y poder ellos mismos ymbiar nauios de aqui con fundamento hacia las dichas partes, y assi se puede creer que quanto antes saldra de aqui gran numero de baxeles hacia alla, y esto no es marauillar, pues ay aqui una codicia y hambre general para hallar nueuas nauegaciones y viajes de donde nos pueda venir prouecho, por ser el pays tan llenos de dineros, de mercaderes, de nauios y de gente mareante, y auer el verano passado la mayor parte de los

nauios y marineros, quedado sin haçer nada por falta de no saber adonde yr. La compañía de las Indias orientales que reside aqui puede solo (conforme á su priuilegio) nauegar la mitad del mondo, por donde la generalidad padece mucho, y ahora que se ofrece esta otra navegacion, en la qual dicha compañía de las Indias no tiene que veer, todos alçan las orejas, y comiençan á respirar, de manera que destos payses abra gran nauegacion para essas partes.

Las nueuas mas particulares que he tenido del passaje del norte Weest son estas. Sir Thomas haker armador ynglés y de la compañía de las Indias orientales en ynglaterra, escriue esto en sustancia / en quanto toca al passo por el norte Weest hacia la China, la mar del Sur, las felippinas, Mexico, Peru, etc., ya se ha hallado en el norte Weest por su maestro Hudson, el qual ha descubierto un estrecho largo de 200 leguas, por donde hauiendo passado se ha hallado en el gran, spacioso y turbulento mar oceano y auria podido yr / a / haçia las Molucas / ó / Mexico / ó / Peru / ó / China / ó / Jopan como uuiera querido sino le faltaran los viueres / ó / vituallas, la qual falta le forço á voluer, y añade á esto estamos ya de yntencion de adereçar buen numero de nauios y proseguir vivamente aquel passo y assi podremos yr á la parte con el Rey de Spaña en los ricos payses y Islas del mar del Sur, y en effeto parece que adereçan ya secretamente y baxo de mano algunos baxeles, para preuenir las otras naciones. Antes he creido que los arrendadores, que quiere deçir los que tienen en arrendamiento las alcaualas y tholas, del Rey de Inglaterra auian armado que hallo el dicho passo; pero ay yerro en esto, porque la compañia de las Indias orientales ha armado el nauio, que ha hecho esta gran obra, y ha stado fuera diez y ocho meses y ynuernado en el estrecho, once hombres y entre ellos el Capitan Hudson murie-

ron. El diurnal del dicho Hudson y juntamente sus cartas estan en manos de Sir Thomas Smits Gouernador de la Compañía de las Indias Orientales en Inglaterra, hasta agora no puedo descubrir otra cosa sino que han hallado el passo a la embocadura del estrecho de Davis llamado Sumlers nilet, por el qual son ya algunos años un capitan ingles, evaimont, nauegó cien leguas y tambien fue forçado de boluer por falta de vituallas. Cae cerca de 61 / o / 62 grados. y lo han hallado en harto buen clima, Todavia estoy aguardando por horas con gradissimo desseo mas particularidad y teniendola se la auisare á V. M., caso que obiere algo mas de lo que digo.

ÚLTIMA TEORÍA SOBRE LA ATLÁNTIDA.

ÚLTIMA TEORÍA

SOBRE

LA ATLÁNTIDA,

POR

EL TENIENTE DE NAVÍO

D. PEDRO DE NOVO Y COLSON.

DISERTACION

LEIDA

EN LA REUNION DE LA SOCIEDAD GEOGRÁFICA DE MADRID

EL 15 DE ABRIL DE 1879.

Señores:

No puedo ménos de asombrarme ante las conquistas que en muy breve período ha realizado la ciencia geográfica. La importancia de esta ciencia crece y se desarrolla con no ménos impulso que sus hermanas, merced al sabio, al explorador y al mártir, que le consagran sus trabajos, sus investigadores espíritus y muchas veces hasta la vida. Igualmente las naciones ponen el sello á su cultura fomentando esta ciencia, y las Sociedades geográficas revelan con arreglo á su esplendor y grandeza propias, el grado de ilustracion y progreso de que gozan sus patrias respectivas. Porque, ¿quién ignora que la geografía de este siglo se extiende y abarca todas las

ciencias? Ya no parte el explorador á través de los bosques y desiertos, ganoso de guerreros triunfos ni de ricos botines; ya el osado navegante no busca en lejanas playas el oro de sus arenas ni las perlas de sus rocas.

Hoy el viajero de mar y tierra, tan audaz como el de otros tiempos, pero mucho más humano y más profundo, penetra en las selvas vírgenes ó en los círculos polares para rasgar nuevos velos á la naturaleza, para descubrir nuevos arcanos, para enriquecer, en fin, las páginas de la geografía. Y el geólogo, el físico, el botánico, el historiador, el arqueólogo y el estadista vivamente interesados, acuden á escuchar de boca del sabio explorador cuando vuelve de sus viajes, todo lo que á sus propias ciencias se refiere. Las Sociedades geográficas son, pues, los centros donde se agrupan todos los hombres dedicados á muy diversos estudios, y por eso repito que deben ser consideradas como el mejor barómetro de la cultura y progreso de las naciones.

He dicho que causan admiracion las conquistas que en muy breve tiempo ha realizado la geografía, pero tambien asombra el gran número de problemas que quedan por resolver. Estos problemas pueden dividirse en dos géneros enteramente distintos. Los unos de segura solucion para el porvenir más ó ménos lejano, y los otros de solucion quizás eternamente dudosa. Con los primeros me refiero á los descubrimientos emprendidos, pero no terminados del centro de África, del paso del N. O.

del mar libre Boreal, etc., y con los segundos hago indicacion de sucesos importantísimos (no ménos para la geografía que para la historia), los cuales acaecidos en épocas muy remotas, han llegado á nuestra noticia envueltos en la oscuridad de las tradiciones, y muy debatidos hasta hoy, pero sin solucion alguna positiva.

El más debatido, curioso é importante de estos problemas, es el que trata de la real ó fabulosa existencia de la isla llamada Atlántida. No hay ejemplo en la geografía de más encontrados pareceres y opuestas hipótesis. Así es que despues de estudiarlas todas, queda la duda en pié y el ánimo perplejo, aunque poseido de una inexplicable tristeza ó agitacion extraña, no muy distinta que la del juez obligado á fallar, oidas ambas partes, y sin exacto convencimiento de cuál tiene razon.

El geógrafo de este siglo, acostumbrado á grandes investigaciones, no debia conformarse con añadir á tan bello asunto una hipótesis más; esto fuera poco honroso, hoy que la geología y la física le ofrecen poderosa ayuda para estudios suficientemente amplios y profundos que le podian conducir á una solucion definitiva de este problema.

¿Existió la Atlántida ó no? Si existió, ¿qué parte del globo ocupaba? ¿Cuál era su superficie? ¿Cuál la raza de sus habitantes? ¿Cuáles, en fin, su civilizacion, costumbres, etc.?

Pero, ¿acaso es digno de tan grande interés el cono-

cimiento exacto de lo que fué la famosa Atlántida? Conviene recordar aquí al ilustrado auditorio, las versiones y noticias que tenemos sobre esta isla ó continente, desaparecido bajo las aguas desde hace miles de años, y no dudo que entónces los ménos predispuestos á retrospectivas indagaciones, ambicionaran para su patria la gloria de descifrar este misterio geográfico.

Segun el filósofo griego llamado Aristocles, y universalmente conocido por Platon, no muy léjos y enfrente del estrecho de Hércules, se hallaba en tiempos remotísimos una gran isla mayor tal vez que el África y Europa, cuyo fértil suelo, templado clima, frondosos bosques y ricos metales, preciosos dones todos de la Providencia, hermanaban con los ménos preciosos que el espíritu humano habia sabido derramar sobre aquel país; tales eran su comercio floreciente, su patriarcal gobierno, su sabia organizacion y verdadero culto por las ciencias y las artes.

Hallábase la isla dividida en diez comarcas cuyos reyes gobernaban con independencia, pero sujetos á una estrecha alianza para hacer la guerra contra extranjeras naciones, así como tambien estaban coaligados para mantener entre ellos una paz inquebrantable. Gracias á ésta y á otras muchas cláusulas juiciosas, lograron alcanzar los atlantes (que así se llamaban) la más firme riqueza y alto prestigio en lo interior de sus reinos, y en lo exterior consiguieron dominar con sus ejércitos y escua-

dras, las islas circunvecinas, todo el Sur de Europa hasta Tirrenia y la Libia y el Egipto; pero fueron rechazados por los atenienses, único pueblo que con su valor opuso un dique á las invasiones de aquellos guerreros.

Platon añade, detallando el grado de civilizacion que habian alcanzado en Atlántida, que esta comarca estaba surcada por profundos canales que conducian fácilmente las flotas á través de las selvas y campiñas hasta la falda de suntuosas poblaciones, cuyos palacios y monumentos eran modelos de arquitectura, y cuyos gimnasios, hipodromos, templos y almacenes, no tenian rivales en el mundo. Durante muchos siglos, este dichoso país supo gozar de su fortuna, pero al cabo se entregó á los vicios, y quizás por castigo de los dioses sufrió un horrible terremoto que en una sola noche le sumergió entero bajo las aguas del Océano.

Doscientos años ántes que Platon escribiese el *Critias* y el *Timeo*, el legislador de Grecia, el sabio Solon, habia comenzado un poema épico sobre las guerras que mantuvo su patria contra los atlantes, formidables enemigos llegados del Occidente; pero desde muchos siglos ántes que naciera Solon, ya celebraban los atenienses, en una de sus fiestas, el recuerdo de las victorias obtenidas contra aquel gran imperio; y, en fin, hasta los sacerdotes egipcios de remotísima época, mencionaban á Atlántida, coincidiendo en el fondo sus noticias con las que Platon hizo públicas en sus célebres diálogos.

Además de los ligeramente expresados, son innumerables los geógrafos, historiadores y eruditos, que han discurrido sobre el mismo tema, suponiendo algunos fabuloso cuento todo lo que á los atlantes se refiere, indecisos otros en admitirlo ó no como cosa verdadera, y otros, en fin, que son los más, convencidos de que una tradicion tan bien conservada en diferentes países, y sostenida por tan varias autoridades, debe tener su fundamento en la realidad.

Entre los incrédulos ó detractores más antiguos, citaré á Numenio que volvió el siglo II, y Jamblico el siglo III, de los cuales el primero era cristiano, y el segundo temible enemigo del cristianismo, lo que no impedia que fuesen ambos neo-platónicos, y que, con arreglo á las tendencias bien conocidas de esta secta filosófica, no viesen en la Atlántida de Platon sino parabólicas ó místicas ficciones.

Lo mismo decimos de Proclo y demas discípulos de la dicha escuela alejandrina, excepto, sin embargo, del célebre Filon y alguno otro.

En la Edad Media no puedo hacer mencion de ninguno cuya autoridad sea bastante, ó cuyas negativas aduzcan pruebas siquiera vagas; pero en la época presente, necesario me es consignar los respetables nombres de Malte Brun, Niklés, Gosselin y Letronne, que consideran de todo punto fabulosa la existencia de la Atlántida.

Pasaré en silencio los que ni la niegan ni la afirman,

para citar en compensacion algunos de los innumerables que no han dudado jamás de ella, ó que han aducido en su favor pruebas muy convincentes y argumentos muy sólidos. Sin embargo, no todos han sido razonables al interpretar el texto de Platon, pues olvidando que este filósofo colocaba la isla frente al estrecho de Hércules y en medio de un inmenso mar, el noruego Rudbeck pretende que la famosa Atlántida era la misma Noruega; otro escandinavo la supone en Palestina; el etimologista Letreille la finge en Persia, y el aleman Kirchmaier la imagina en el centro del Zahara, cuando este desierto fué un dilatado golfo: hipótesis que han logrado todas poca fortuna.

Pero me resta mencionar la más osada, emitida primero por Francisco Lopez de Gomara, para quien la Atlántida no era sino el Nuevo Mundo. Con posterioridad á este español han afirmado lo mismo muy notables eruditos y geógrafos, y más adelante se verá que dichas hipótesis sobre América, sin embargo de ser inadmisibles, estaban basadas en lógicas razones y vehementes indicios de difícil refutacion; indicios que sólo sirven hoy para robustecer la última de las teorías que conocemos sobre la Atlántida, y que cual digna hija del siglo XIX, se presenta al combate escudada, no con la fe y la tradicion, sino con las luces de la ciencia; no con las galas de la fantasía, sino con el ropaje severo y majestuoso de la crítica moderna. Ya no se invoca la autoridad de los antiguos

como argumento, ni como tales se aplican las vagas conjeturas. M. Mentelle, miembro fundador del Instituto de París, y poco más tarde M. Bory de Saint Vicent, han deducido que la Atlántida ocupaba toda la extension del Océano en que se hallan comprendidas las islas Azores, la Madera, las Canarias y las de Cabo-Verde, superficie tan considerable por lo ménos como la mitad de Europa; pero esta teoría, la última que se ha emitido y la primera que, como he dicho ántes, acude á la lucha sostenida por la ciencia y sancionada ya por muchos votos, con rubor lo confieso, señores, á la vez que me aclaraba mil dudas, abria en mí humilde pero libre criterio, el campo de otra teoría semejante en su principio, pero muy diferente en puntos capitales y relacionados con problemas muy debatidos de la historia geográfica.

Indeciso estaba y temeroso de mí mismo, cuando llegó á mis manos, gracias á la amabilidad del sabio geógrafo español Sr. Coello, una obra de M. Gaffarel titulada *Estudios sobre las relaciones de América y el antiguo Continente*, que es quizás la más moderna y sin duda alguna la que con más erudicion, profundidad, buen sentido y mejor sistema, ha disertado sobre todo lo que concierne á la Atlántida. Es la teoría de M. Gaffarel muy semejante á la de Bory de Saint Vicent, pero más perfecta, y reune tal arte y brillantez, tanta gala de argumentacion, tal tesoro de datos y tan irrebatibles testimonios, que despues de estudiada su teoría, apénas que-

dan fuerzas para negarla ni áun para rebatirla. Esta será, sin embargo, la teoría, y éste el distinguido autor á quien con más fe que nunca me decido á refutar en ciertos puntos capitales. Séame, pues, permitido acometer la empresa, rogando ántes á los señores que me escuchan, que no la consideren como un alarde de osadía, sino como el buen deseo de un humilde que contribuye con su óbolo, infinitesimal donativo, al engrandecimiento de la riqueza geográfica.

Creo que la forma más justa, leal y conveniente para conseguir mi objeto, debe ser la de desarrollar á grandes rasgos la teoría de M. Gaffarel, conservando su vigor científico, y luego que haya sembrado su atractivo poderoso en muchos ánimos, aventurar yo mis argumentos, que si entónces logran pareceros acertados, será indudable prueba de su verosimilitud.

M. Gaffarel, despues de copiar el texto de Platon y darnos una detallada noticia de todas las celebridades que se han ocupado de la Atlántida, comienza por aseverar que la desaparicion bajo las aguas de una isla extensísima, es muy factible áun dentro de la época histórica: « en efecto, pueden citarse en la antigüedad, dice el autor, cataclismos que ofrecen grande analogía con el que sufrió la Atlántida. Prueba de ello cuando la Propontide y el Ponto Euxino se enseñorearon sobre vastos llanos de la Europa y el Asia, y el mar se abrió una senda á través del Helesponto y del Quersoneso Címbrico; así como

cuando separó la Sicilia de la Italia, Chipre de la Siria, Eubea de la Beocia, ó bien sumergió á Hélice y Bura en el golfo de Corinto, la mayor parte de la isla de Cos y la mitad de Tindaris cercano á Mileto. El mar Negro se abrió comunicacion con el Bósforo de Tracia, y el Caspio y el lago Aral tambien se comunicaron. Y en fin, en medio del mar Egeo se sumergió un Continente llamado Letonia.» Todos estos fenómenos han ocurrido en la época histórica; pero áun en la época moderna cita el autor algunos otros que no reproduzco por ser de ménos notoriedad que el ocurrido en la isla de Sumbawa, por ejemplo, cuando en 1815, á causa de un terremoto, sufrió alteracion tan grande en un radio de trescientas leguas, que el suelo quedó cubierto por más de diez metros de agua, dejando en cambio completamente en seco los buques de alto bordo que estaban anclados en sus bahías; pereciendo, como era lógico, cerca de los ochenta mil habitantes que contenia aquella comarca. «No está, por tanto, en contradiccion con las reglas de la crítica, que un cataclismo semejante pudo haber hecho desaparecer una isla ó por lo ménos una parte de ella, cuyas dimensiones quizá hayan sido exageradas. Varios sabios como Brosses, Forster, Dumont d'Urville, Broca, Moussy, etc., piensan que en otro tiempo existia un gran Continente en el mar Pacífico, determinado por los numerosos archipiélagos que hoy lo pueblan. Esta no es más que una hipótesis, pero muy legítima. Con mayor razon podia ha-

ber existido en el Océano Atlántico una gran isla, de la cual las Antillas y las Azores fueran hoy como los últimos testimonios. Un trastorno de tal magnitud, tal vez no pertenezca á la época histórica (dice M. Gaffarel). Platon mismo lo fija como ocurrido nueve mil años ántes que él naciera, pero esta no es una razon para negarlo. El hombre ántes del diluvio habia logrado seguramente una civilizacion muy avanzada. Sin recurrir á los millares de siglos de la cronología india ó china, los descubrimientos de M. Baucher de Perthes, los recientes trabajos de Lubbock, Morlot, Thunsen, Merillet, Lehon y los productos de la industria antidiluviana expuestos en el palacio del Campo de Marte el año 1867, prueban que el hombre conocia las artes y habia llegado ya á un grado de civilizacion muy notable ántes del gran cataclismo que renovó su historia hace ya seis mil años.»

Fundándose luego el autor en los testimonios geológicos que prueban debió existir una fácil comunicacion entre Europa y América despues del nacimiento del hombre, anota la probabilidad de que aquella comunicacion se realizase á través de un continente formado por las Azores, las Canarias y las Antillas, cuyo continente parece estar indicado en las mejores cartas de la cuenca ó fondo del mar por una vasta llanura apénas cubierta de agua, dice M. Gaffarel, y la cual se halla circunscrita por el triángulo que forman los tres archipiélagos. «Este continente se ve contorneado por un rio marítimo, el

Gulf-Stream, que baña sus costas. ¿No estaria, pues, allí el sitio de la Atlántida?» Cita tambien en su apoyo el hecho bien sabido de que el mar de las Antillas y las vecinas tierras conservan la huella de un gigantesco trastorno que cambió el aspecto de esta parte del Nuevo Mundo en una época relativamente moderna; y no sólo por los estudios geológicos, sino por las tradiciones locales, sábese que todo el archipiélago que en forma de semicírculo se extiende desde el Orinoco al Yucatan, esto es, desde la Trinidad á Cuba, son los restos de tierras sumergidas que componian parte del continente. Pasando despues á las otras islas que subsisten aún en medio del Océano, como los últimos vestigios de la destruida Atlántida, indica las convulsiones volcánicas que se han manifestado en sus recintos ó en sus límites, ocurriendo la más reciente el año 1867, cuando entre las islas Graciosa y Tercera de las Azores apareció un inmenso cráter, arrojando piedras y enormes masas de lava.

«Fenómenos parecidos deben reproducirse con frecuencia; pero no son observados, porque los marinos siguen rumbos fijos en sus navegaciones y por rareza cruzan inmensos espacios del mar, vírgenes de toda sonda y todo estudio. Dios sabe si en esas inexploradas inmensidades se encontraria el secreto de la Atlántida. Esto acontece con el mar de Sargazo, que imperfectamente se conoce y cuya superficie, equivalente á la de Francia, se halla cubierta de hierbas marinas que jamás alteran su

situacion, lo que parece indicar la presencia de terrenos sumergidos. Así, pues, tanto el Océano como las costas americanas y los archipiélagos, han conservado las huellas del cataclismo que hizo desaparecer el famoso continente.»

Pretende M. Gaffarel que donde mejor se puede estudiar á los antiguos atlantes es en las Canarias; pero añade él mismo: «Por desgracia todos los aventureros que sucesivamente han ocupado estas islas modificaron los caractéres distintivos de sus habitantes al punto de que hoy quedan muy pocos tipos primitivos áun entre los Guanchos; pero, sin embargo, son suficientes para convencernos de su originalidad. Así su color oscuro, su carencia de barbas, su idioma, no parecido á ningun otro, y el uso de los geroglíficos y de los signos astronómicos, la forma piramidal empleada para las tumbas y los monumentos públicos; la institucion de las vírgenes sacerdotisas, los honores tributados á la agricultura, su pasion por la música y el canto, su placer por la danza y los ejercicios corporales, todo induce á afirmar que los Guanchos eran los restos de una nacion más instruida, de un pueblo más numeroso y más civilizado; y segun dice Bory de Saint Vicent, reunidos como por milagro alrededor de los cráteres destructores, despues de la sumersion de la Atlántida, se trasmitieron largo tiempo la historia de sus infortunios, llegando á creer que todo el universo habia desaparecido del mismo modo que su isla, salván-

dose ellos solos de una destruccion general. Así es que, temerosos de otro inmediato cataclismo, abandonaron el cultivo de las artes y de las ciencias.»

He terminado la exposicion de la teoría de M. Gaffarel, y debo entrar ahora en lo que mayor interés encierra, pues fundándose en las innegables analogías y semejanzas de lenguas, religiones, monumentos, costumbres, formas de escritura ó ideas astronómicas que existian entre los americanos, iberos, etruscos y egipcios, llega á explicarnos estas misteriosas analogías por la presencia del Continente Atlántico, cuya costa occidental llegaba al Nuevo Mundo y la oriental á Europa y Africa.

Estoy enteramente de acuerdo con todos los testimonios que M. Gaffarel aduce en su favor valiéndose de estas analogías, aunque parezcan que pueden combatir la hipótesis que luégo os presentaré; pero léjos de temerlo, deseo ampliar con mayores datos de los que á continuacion expresa el citado autor, las pruebas de que efectivamente las razas del nuevo y antiguo mundo tuvieron comunicacion más fácil ó más cómoda que la del estrecho de Bering:

«Cuando los europeos abordaron América, dice M. Gaffarel, solamente los imperios de Méjico y Perú estaban florecientes; el resto del país no presentaba sino una confusa aglomeracion de poblaciones salvajes, indisciplinadas y sin nacionalidad; pero es indudable que á este estado de barbarie habia precedido una civilizacion

asombrosa. La época en que estos pueblos americanos llegaron á tal grado do esplendor, es imposible determinarla. En Yucatan, comarca muy árida donde la vegetacion escasea, una capa de humus de 40 centímetros tapiza un viejo camino que conduce á Izamal. ¡Qué serie de siglos han sido necesarios para producir estos detritus! Alguno de los numerosos túmulos que se han encontrado en la América del Norte son tan antiguos, que los rios han tenido tiempo de socavar sus terraplenes inferiores y de retirarse en seguida de nuevo á más de un kilómetro despues de haber minado y destruido una parte de las obras. Indudablemente en una época desconocida, pero antiquísima, vivia en América una raza fuerte, enérgica, industriosa, que ya los españoles no alcanzaron, y de la que ni áun los mismos indígenas tenian exacta idea: creemos, pues, que un fenómeno análogo al de Europa se operó en la América, pues así como en aquella, á los dias de esplendor de la civilizacion antigua sucedió la barbarie de los siglos de hierro. En fin, cuando podamos descifrar los ilegibles geroglíficos de Yucatan y de Méjico, esos manuscritos misteriosos que desafian aún nuestra curiosidad, quizá entónces conozcamos la historia de la vieja América, y este pretendido Nuevo Mundo merecerá llamarse antiguo, pues sus habitantes habian mantenido frecuentes relaciones con nuestros más remotos antepasados.»

Una de sus tradiciones, referida por M. Brasseur de

Bourbourg, me ha asombrado (dice el autor), á causa de la extraña analogía que ofrece con la Atlántida. En otro tiempo, un imperio situado en la América central, estaba gobernado por dos reyes, jueces supremos que tenian bajo sus órdenes á otros diez, soberanos cada uno de un gran reino, y formaban entre ellos una especie de consejo que decidia en los negocios comunes; poco á poco extendieron su dominacion por el mundo, pero acaeció un terremoto y todos desaparecieron.

« Si ahora cambiásemos los nombres, encontraríamos el mito platónico... Esta coincidencia puede ser fortuita, pero es muy singular; parece, pues, probable, que los atlantes ocuparon la América, que fundaron allí grandes imperios, y que sus descendientes, aunque degenerados, son todos los indígenas que forman, como se sabe, una raza especial, la raza roja, cuyos congéneres se encuentran tambien en nuestro continente. Vamos á intentar el probarlo comparando las costumbres, las religiones, las lenguas, los monumentos y las tradiciones de los pueblos americanos, y la de ciertos pueblos, cuyo orígen misterioso es uno de los problemas más arduos de la antropología y de la historia. »

Señores: temo extenderme demasiado, y puesto que por otra parte están suficientemente demostradas en el mundo científico estas analogías, cuya clave nos ofrecen Bory de Saint Vicent y M. Gaffarel, me permitiré preguntaros si no revisten verdadera importancia para la geo-

grafía, todos los pasos y todos los esfuerzos que se dirijan á comprobar la existencia de esa isla ó continente de cuyo suelo tal vez son originarios pueblos antiquísimos, y de donde, segun Bailly, se derivaron todas las ciencias. Hoy que la geología nos ha dado á conocer con visos de acierto los trastornos de nuestro mundo, desde las épocas primitiva á la cuaternaria, reconstruyendo toda la fauna y la flora que correspondió á esta última; hoy que casi con exactitud nos ha revelado la edad de las montañas y las huellas del hombre antidiluviano, ¿no os entristece que todavía permanezca envuelto en el misterio esa hermosa fantasma demasiado entrevista para no ser real, y cuyo sepulcro debe hallarse en el fondo del Océano y al alcance tal vez de nuestro exámen? ¿Será que la geología y la física se muestran sordas á toda excitacion, porque despues de una simple ojeada á las hipótesis que existen sobre la Atlántida, las juzgan desmentidas por los positivos conocimientos? Si en esto consiste y es necesario formular una nueva hipótesis que se atenga á lo más verosímil y á la que sirva de base lo ya sancionado, entónces yo me atreveria humildemente á aventurar como principio, que la situacion de la Atlántida no ocupaba esa inmensa superficie del Océano que limitan las Azores, las Canarias y las Antillas, porque cualquiera que hubiese sido la causa del cataclismo, sus efectos aparecerian hoy retratados más de relieve en la cuenca del mar donde se cree sumergida. No es una planicie de poco fondo, como

supone M. Gaffarel, la que allí se dibuja; por el contrario, sitios abarca y muy extensos, donde se leen las mayores profundidades que ha conseguido el aparato de Brooke. Fijándose en esta objecion, se apresura á explicarla M. Gaffarel diciendo, que en el fondo del mar como sobre la superficie de los continentes, se operan perpetuos cambios. Prescindo de lo elástico y socorrido que es este argumento para admitirle, pero no así la suposicion de Bory de Saint Vicent de que los fragmentos ménos compactos de la tierra sumergida, fueran arrastrados por las corrientes, pues es sabido que las corrientes y contracorrientes más hondas no exceden de 1.000 metros, y que entre ellas y el lecho del mar existe siempre una masa de agua tranquila.¿ Pero cómo han de efectuarse acarreos en las grandes profundidades, si allí domina la calma é inmovilidad absolutas? Si allí, como ha demostrado Maury, es tan completo el reposo de las aguas que no pueden mover una sola partícula de arena de los lechos de piedra esparcidos por el fondo del mar!

Á la vista tengo las excelentes cartas de Maury y de Stieler sobre las cuales una simple inspeccion nos demuestra que entre las Canarias y las Antillas tiene el Océano mayor fondo que entre Inglaterra y Terranova; pues siguiendo la seccion vertical ménos ventajosa para nuestro aserto, hallamos que entre estas dos últimas regiones su braceaje fluctúa de 4.000 metros á 4.200 y 4.900; en cambio una seccion semejante entre Canarias

y las Antillas, varía desde 4.000 á 5.000, 3.000, 5.000 y 6.000 metros.

Preciso sería convenir por estos datos, en que para la desaparicion de la Atlántida no fué suficiente un terremoto general, sino que fué necesario un desquiciamiento horrible en la corteza sólida, que abriendo inmenso abismo, sepultara al continente desde sus bases hasta su superficie, y á tal profundidad, que quedara hoy esta superficie cubierta por 6.000 metros de agua. Un cataclismo semejante hubiera tenido consecuencias espantosas para el resto del mundo, y lo ménos que podemos preguntar, es hasta qué punto alteraria el nivel del Océano esa masa de agua equivalente al volúmen de la tierra sumergida, no ya bajo el mar, sino bajo su profundo lecho. ¿Cómo hubiera pasado desapercibido un trastorno digno por su magnitud de la época terciaria, sino suponiéndolo causa y orígen de uno de esos muchos diluvios parciales que la tradicion engloba en uno sólo llamado universal? Pero esta hipótesis no puede ser admisible tratándose de la Atlántida, cuyas relaciones con los demas pueblos son de época posterior á la de los últimos cataclismos que afligieron á la humanidad.

Respecto á esa gran superficie cubierta de hierbas marinas llamada el mar de Sargazo, y de cuya agrupacion eterna deducen los citados autores, posibles misterios y nuevos indicios, podemos asegurarles que el mar de Sargazo no es ménos conocido que cualquiera otro. Sá-

bese que su profundidad es de las mayores, y que sus hierbas provienen de la vegetacion de su fondo, las cuales desprendidas por sí solas y ménos densas que el agua, suben hasta la superficie y la tapizan semejando una pradera. Pero, ¿por qué no cambian jamás de situacion? ¿Por qué desde remotos tiempos ocupan estas hierbas el mismo espacio? ¿Cómo los vientos y huracanes no las arrastran y diseminan? Es muy sencillo; porque el mar de Sargazo se halla encerrado dentro del circuito continuo que forma la gran corriente ecuatorial y la corriente de golfo ó Gulf-Stream.

¿Dónde, pues, debemos colocar á la famosa Atlántida? Respondan por mí las citadas cartas de Maury y Stieler. Su inspeccion nos indica que *no muy léjos y enfrente del estrecho de Hércules,* existe un gran banco sobre el cual se asientan las Azores. Su superficie excede de 16.000 leguas cuadradas, ó sea poco ménos que la península ibérica y toda esa superficie podria compararse con una roca depositada en arenosa playa, sobre cuyas ondas tranquilas asomaran algunos picachos. En efecto, si con las sondas recorremos todo su contorno, hallamos cortado á cantil el peñascoso banco, y si medimos la elevacion de sus bordes sobre el lecho del mar que le rodea, nos acusa una cifra variable de 400 á 1.000 metros; es decir, que si el nivel del mar descendiese hasta dejar descubierta dicha superficie, veríamos que formaba una gran isla, cuyas costas bañaria el Océano con aquellos 1.000 metros de

profundidad. Verdaderamente es extraña esta condicion, pero más extraña sin duda que la superficie del citado banco léjos de ser plana, sea tan quebrada y desigual, que deba compararse mejor que á la aislada roca, á una roca partida en cien fragmentos, ó á una aglomeracion de enormes piedras como las que suelen verse al pié de un ruinoso paredon. Por eso el escandallo sumergido á distancias de legua en legua, acusa ora 100 brazas, ora 600, segun que tropiece ó descanse sobre la cumbre de un peñasco ó en la vecina ladera. Todo parece acreditar que allí se ha operado un quebrantamiento cuyo orígen no es difícil suponer en vista de los testimonios que periódicamente vienen á revelarlo. Parece que para aquella volcánica region no han cesado las amenazas ni áun despues de su exterminio. Citaremos en su prueba el violento terremoto que en 1638 conmovió el archipiélago, surgiendo del mar una isla inmediata á la de San Miguel, cuya extension pasaba de dos leguas, y su altitud de 150 metros. Por efecto de igual convulsion en 1719, surgió cercana á la Terceira, otra isla ó volcan de tan considerable altura, que los buques la divisaban desde ocho leguas de distancia. Tres años estuvo esta isla en erupcion constante, luégo bajó hasta el nivel del Océano, donde se mantuvo algunos meses y desapareció por último en el abismo. En 1811, despues de un fuerte sacudimiento, apareció no léjos de San Miguel otro nuevo volcan á flor de agua que arrojaba piedras á centenares de

metros; desapareció á los pocos dias, pero en el mismo año se reprodujo más cercano á la costa, dando orígen á un islote que despues de mucho tiempo desapareció igualmente.

Con lo expuesto basta para deducir que hace muchos siglos, cuando la corteza terreste era ménos sólida, pudo un terremoto desquiciar á la famosa Atlántida, cuya superficie no excedia de las 16.000 leguas cuadradas que mide el banco de las Azores. ¿Fué posible este trastorno, sin que produjera alteracion general en la vecina Europa? Creemos que sí, porque no se trata ya de un continente que se abisma en inmensas profundidades, sino de una isla que se quebraja ó rompe y se derrumba á los terrenos inferiores, quedando en su lugar un archipiélago que palpita ó late y todas sus enormes ruinas aglomeradas que de tiempo en tiempo asoman, rugen y desaparecen, como diciéndole al mundo: ¡mírame y cree; aquí se hundió la Atlántida!

Pero si la Atlántida no llegaba á América ni áun á las Canarias, ¿cómo explicarnos las tradiciones de estos últimos isleños y los positivos lazos que existian entre el nuevo y antiguo mundo? Para responder á estas objeciones, séame permitida una hipótesis verosímil. Se sabe que la direccion de los terremotos es muy varia, pero ocurre con harta frecuencia (dice Malte-Brun), que la esfera de su revolucion abarca al parecer una cuarta parte del globo, como por ejemplo, el terremoto de Lisboa, que se sintió

en Groenlandia, en Noruega y en África, ¿qué extraño fuera, pues, que el que arruinó á la Atlántida, se extendiera á las Canarias, separándolas entónces del Continente africano y hasta América quizás, sumergiendo sus valles más profundos? ¿No sería entónces tambien cuando la primitiva Gades quedó sepultada bajo el mar? No la Gades fenicia, sino la que conocemos desde niños los hijos de este pueblo por tradicion, y porque al pié mismo de sus murallas se descubren aún rotas columnas y labradas ruinas. Y, ¿cómo pudieran dudarlo los que en el pasado siglo vieron aparecer ante sus ojos la ciudad antigua, cuando refluyendo las aguas que inundaron la *cortadura*, dejaron en seco una parte de la bahía?

Por recientes estudios geológicos, se sabe que en efecto las Canarias estaban unidas al África; así se explican esas afinidades que existen entre sus habitantes primitivos y los del vecino continente, y del mismo modo queda explicado que dichos isleños se creyeran los únicos hombres salvados de un cataclismo universal.

Pero nos falta responder satisfactoriamente á esta pregunta. Siendo la Atlántida igual á la península ibérica y hallándose sus límites occidentales tan léjos del Nuevo-Mundo, ¿cómo pudieron comunicarse con él? Ni los buques, ni los marinos de aquel tiempo, hubieran realizado tan grande empresa. Es indudable. Aquellos marinos, saliendo de la Atlántida, no hubieran arribado jamás á un puerto americano, pero, es casi seguro que una flota, sa-

lida de América, pudo arribar fácilmente á la Atlántida, y esto no por la fortaleza de sus buques, no por sus conocimientos náuticos, no por sus propias voluntades, sino arrastrados con velocidad horaria de cuatro millas por la *gran corriente de golfo*, por ese eterno vehículo que acorta en cinco dias las navegaciones á Europa, por ese rico venero de calórico, por ese rio caudaloso que atraviesa el Océano y que cercano á las Azores se divide en tres ramales siguiendo dos hácia el Norte y continuando el otro hasta rodear como perfecto anillo los límites de este Archipiélago. Una flota de americanos, en sus tiempos más brillantes, se aventuró á cualquiera travesía, y presos en la cercana corriente, lucharon sin fruto por alcanzar la costa, pues sus remos eran ineficaces y no poseian el secreto de ceñir con sus velas. En pocos dias llegaron á las playas de una gran isla que quizás estaba desierta, y la poblaron, estableciendo en ella las costumbres, gobierno, lengua y civilizacion de su perdida patria. Inútiles tentativas les demostraron que era imposible navegar al Occidente y volvieron las proas hácia Europa, pisando el suelo turdetano (hoy andaluz), y derramándose por la costa septentrional del África. Allí fundaron imperios y multiplicaron su raza, que con el trascurso de los siglos fué modificándose bajo los diversos climas y con las extrañas mezclas, pero conservando esas afinidades y analogías que son hoy la confusion de los antropólogos.

¿Habré ido demasiado léjos? Veamos, ¿qué se sabe del

orígen de los egipcios? El más conocido de los historiadores, dice: Á pesar de la pretendida antigüedad de los egipcios, todo demuestra que recibieron de otro país la poblacion y la cultura...» y más adelante añade, refiriéndose á los testimonios de su remota magnificencia: «Aquellos montes de piedras labradas; aquellas inmensas figuras de animales y de hombres; aquellos palacios de gigantes, erigidos al descubierto, ó edificados debajo de tierra; aquellas páginas de historia escritas para la eternidad en caractéres misteriosos, detienen al hombre y lo inducen á preguntar de dónde vino este pueblo extraordinario, de dónde proceden sus artes, cuáles fueron las creaciones debidas á la íntima inteligencia y al profundo amor de la ciencia que le eran característicos, de dónde, en fin, tomó su estabilidad política.»

Hasta hoy es un misterio el orígen de los egipcios. Oigamos ahora lo que dice D. Modesto Lafuente sobre el orígen de los iberos, nuestros primeros padres.

«Confesamos ingenuamente que despues de haber consultado con el interes de quien busca de buena fe la verdad, cuantos autores antiguos hemos podido haber, que supiéramos hubiesen tratado las cosas de España, despues de haber evacuado muchas citas con gran escrupulosidad y consumo de tiempo, no nos ha sido posible encontrar segura brújula y norte cierto por donde guiarnos en las oscuras investigaciones acerca de los pobladores primitivos de nuestra nacion; ántes bien, hemos tenido

momentos de turbarse nuestra imaginacion, cuando la hemos engolfado en este laberinto de dudas sin salida razonable, tropezando siempre, ó con relaciones que llevan marcado el sello de la fábula, ó con noticias que por confesion de los mismos autores se asientan en livianos y flacos fundamentos... Un pasaje del historiador de los judíos Josefo, ha dado lugar á que algunos de nuestros historiadores hayan afirmado como cosa segura, que Túbal, hijo de Jafet y nieto de Noé, fué el primer hombre que vino á España. En primer lugar, el historiador judío escribió más de mil años despues del suceso; en segundo lugar no expresa el fundamento de su asercion; en tercer lugar no asegura que Túbal viniera á España, sino que señaló su asiento á los tubelinos ó iberos; en cuarto lugar, es de suponer que se referia á los iberos asiáticos, situados al pié del Cáucaso, no á los iberos españoles. Creemos, por tanto, que está muy léjos de ser cierta la venida de Túbal á España.»

Vemos, pues, que segun nuestro erudito historiador nada se sabe del orígen de los iberos, pero Estrabon menciona, refiriéndose á los turdetanos, que hablaban un idioma desconocido y cultivado hacía seis mil años, y Cantú, en su disertacion etnográfica, nos cita á los dichos turdetanos, cuya civilizacion era asombrosa, poseyendo antiguos monumentos de poesía é historia, y un alfabeto particular, del que aún no se conocen todos los elementos, por más que muchos doctos se hayan dedicado á su

estudio á fin de explicar las inscripciones ibéricas encontradas en piedras, planchas metálicas, vasos de barro y medallas que, con la lengua vasca, constituyen los únicos monumentos que nos han quedado de aquellos pueblos célebres.

El mismo historiador en su filología comparada dice: «Lenguas puestas á la mayor distancia una de otra, manifiestan á veces la más singular uniformidad de gramática, y, sin embargo, no por eso están reputadas como afines entre sí. Por ejemplo, el vascuence presenta analogías muy curiosas con varias lenguas americanas, como la falta precisamente de las mismas letras, la tendencia á unir siempre las mismas consonantes, y una complicacion semejante en el sistema de las conjugaciones por medio de sílabas que expresan varias modificaciones del verbo simple; en lo cual tambien se parece á los dialectos del Sudoeste de África.»

No quiero citar, por creerlo realmente sin fundamento, el largo catálogo y cronología de treinta reyes que refieren haberse sucedido en el gobierno de España en remotísimas épocas, nombrándose entre ellos á Gerion, Hispalo, Atlas, etc. El padre Mariana, aunque poco crédulo sobre este punto, se creyó en el deber de mencionarlo, y así nos dice en un capítulo de su libro primero: «Se puede recibir como cosa verdadera, que Sículo, hijo de Atlante, despues que su padre partió de España, le sucedió en todo su reino.»

Señores: el temor de agotar vuestra indulgencia me obliga á ser lo más conciso posible en lo que me resta decir. Con mayor espacio de tiempo disponible hubiera aducido muchísimas citas en corroboracion de que los egipcios, iberos y etruscos fueron pueblos originarios de la Atlántida, y los atlantes á su vez, fueron originarios de la América. ¿Pero de dónde vinieron los americanos? «Nada induce á creer (dice César Cantú) que América saliese del mar posteriormente, ni que posteriormente llegase allí la humana estirpe y quizás las comunicaciones de aquella raza con las otras, precedieron á los tiempos en que se separaron los mogoles, los indios y los tungusos.»

No se acierta á explicar este autor las portentosas semejanzas entre los etruscos, egipcios y americanos, sino por frecuentes emigraciones del Norte de Asia, pero confiesa que aquellos emigrantes debieron encontrar una gente anterior y que no bastaron para alterar la especie. Lo que más confusion le origina es lo inexplicable de que en aquel hemisferio hubiese animales particulares (la gran mayoría) no conocidos ántes en el antiguo. Esta circunstancia me induciria á pensar que así como tales especies de animales no protegidos por Noé lograron salvarse del universal diluvio, tambien pudieron salvarse con ellos algunos hombres que habitaban en la apartada América. De este modo podrian explicarse problemas infinitos y contestar á los historiadores que llenos de asombro ex-

claman: «¡Cómo creer que las naciones civilizadas de la primitiva América procediesen de las hordas salvajes del Nordeste de Asia, ó que partiendo de los países meridionales de ésta, hayan atravesado las regiones heladas sin dejar tras sí ningun vestigio! ¿Cómo fijar sino en inconcebible lejanísima época, la construccion de esos túmulos y monumentos gigantes y de esas ciudades enterradas bajo los bosques vírgenes que por dos veces han sido devastados y vueltos á enmarañarse? ¿Cómo explicarnos lo ignorantes que se hallaban del orígen de estas ruinas los americanos que vivieron en los tiempos de Colon? ¿Cuántos centenares de siglos han permanecido sepultados esos vasos artísticos y enormes, esas efigies delicadamente modeladas, esas armas y medallas de piedra ó cobre, esas tumbas que guardaban restos bien conservados de hombres y mujeres cuyos cráneos, segun el doctor Waren, son diferentes de los nuestros, como tambien de los de los indios actuales y hasta de las demás naciones conocidas?

Miéntras mejores luces no iluminen la oscuridad de aquellos tiempos, nada de lo establecido se opone á la hipótesis de que los americanos pasaran á la Atlántida y que los tripulantes de una sola flota que jamás hubieran podido regresar á su país, fueran suficientes para multiplicarse y trasplantar á Europa el sello de su raza y de sus costumbres, permaneciendo, sin embargo, en lo sucesivo sin comunicacion frecuente los pueblos civilizados de ambos hemisferios.

Hemos tratado de probar lo inverosímil que era suponer á la Atlántida mayores dimensiones que las que parece indicarle la misma naturaleza en el estudio del Océano. No insistiré sobre la facilidad de una travesía efectuada casi por obra y gracia del Gulf-Stream, porque todos los señores que me escuchan conocen muy bien las asombrosas propiedades de esta gran corriente, y seguro estoy que juzgarán dicho argumento como el más positivo de todos los que he expuesto en favor de mi teoría.

Réstame añadir, que si bien Platon supone á la Atlántida mayor que el África y el Asia, se desmiente poco despues para fijarle 3.000 estadios de longitud con proporcionada anchura, cuyas dimensiones son casi iguales al banco de las Azores, y aunque poco importa este dato, valga para aquellos que quieren atenerse á lo autorizado por Platon.

Una duda se ofrece todavía. El terremoto que desquició la Atlántida, hizo perecer forzosamente á todos los séres que la poblaban, así es, que el archipiélago de las Azores se halló deshabitado en absoluto; ¿pero es posible que si aquellas islas formaron parte de la citada comarca, no se encontrase en su recinto vestigio alguno de la presencia del hombre? En efecto, no es posible, y asombro grande fué para los portugueses hallar en la solitaria isla del Corvo (la más lejana de todas), sobre terraplenadas cimas, una estatua ecuestre, que con el brazo levan-

tado y el dedo extendido, señalaba al Occidente. Tambien hallaron monedas de indescifrable época, que algunos han creido fenicias ó cirenáicas, sin embargo de ser positivo que estos pueblos no tuvieron jamás remoto conocimiento de dichas islas.

Si coincidencias tan extrañas merecieran algun dia la atencion de los geógrafos, y si posteriores adelantos permitieran al hombre descender 300 brazas bajo el mar, acaso sus atónitos ojos registraran sobre las quebradas rocas que sustentan las Azores, y entre revueltos escombros, profundas grutas y selvas de madréporas, ya una pirámide partida cubierta de testáceos, ya una escultura envuelta en el verdoso limo, ya una columna horadada, ya un ídolo de basalto, ya un cono que sirvió de cúspide á los fragmentos del sagrado teocal, y entónces surgiria del seno de aquellos mares la historia de la famosa Atlántida, no tan castigada en su orgullo por verse sumergida, cuanto por hallarse olvidada del *mundo moderno* y desposeida de sus conquistados laureles, como fuente y orígen que fué de la primitiva civilizacion.

HE DICHO.

OBRAS

DE

D. PEDRO DE NOVO Y COLSON.

PASEO CIENTÍFICO POR EL OCÉANO. 2.ª edicion (agotada).	4 pesetas.
HISTORIA DE LAS EXPLORACIONES ÁRTICAS HECHAS EN BUSCA DEL PASO DEL NE. .	8 —
ÚLTIMA TEORÍA SOBRE LA ATLÁNTIDA *(disertacion).* 2.ª edicion (agotada). . . .	1 —
SOBRE LOS VIAJES APÓCRIFOS DE JUAN DE FUCA Y DE LORENZO MALDONADO *(recopilacion y estudio);* incluyéndose en este libro la 3.ª edicion de la ÚLTIMA TEORÍA SOBRE LA ATLÁNTIDA.	10 —